



TITLE:

西ヨーロッパ商工会議所連合創設 40周年記念シンポジウム報告

AUTHOR(S):

渡辺, 尚

CITATION:

渡辺, 尚. 西ヨーロッパ商工会議所連合創設40周年記念シンポジウム報告. 調査と研究: 経済論叢別冊 1991, 1: 1-61

ISSUE DATE:

1991-10

URL:

<https://doi.org/10.14989/44352>

RIGHT:

西ヨーロッパ商工会議所連合 創設40周年記念シンポジウム報告

渡 辺 尚

序

1989年は、東ヨーロッパ諸国の社会主義政権の崩壊によってヤルタ体制が根本的変革を被り、ヨーロッパ戦後史の段階を劃する年となった。この体制の原型が創出されたのは丁度その40年前である。1949年は1月に経済相互援助会議(RGW, CMEA, いわゆる COMECON) 結成、4月に北大西洋条約調印、5月にヨーロッパ会議¹⁾創設およびドイツ連邦共和国の成立、10月にドイツ民主共和国の成立と、ヤルタ体制の骨格が急速に形成されていった年である。しかしこの年の9月、民間経済人の創意によってライン河航運の再建を梃子に、国境を越えた西ヨーロッパ経済の復興を目指す一つの地域連合組織が発足したことは、日本ではまだほとんど知られていない。それは通称「ライン会議所連合」あるいは「西ヨーロッパ会議所連合」、今日正式には「ライン河・ローヌ河・ドナウ河流域西ヨーロッパ商工会議所連合」(Union Ouest-Européenne des Chambres de Commerce et d'Industrie des Régions, Rhénane, Rhodanienne et Danubienne; Union Westeuropäischer Industrie- und Handelskammern des Rhein-, Rhône- und Donaugebietes; Unie van de Westeuropese Kamers van Koophandel en Fabrieken van het Rijn-, Rhône- en Donaugebied) と称する商工会議所の連合組織である²⁾。

その創設40周年記念シンポジウムがストラスブールのヨーロッパ会議議事堂 (Europapalais) で1989年4月27～28日に開催され、わたくしは約350人の参加者の中で唯一人の非ヨーロッパ人としてこれに招待され、参加する機会を得た。この議事録を紹介することが本稿の目的であるが、わたくしがこれを紹介に値する資料的価値を持つと判断した理由は、以下の通りである。

第一に、資本制ヨーロッパにおいてもっとも古い伝統を持つ企業家組織としての商工会議所が、地域団体であるがゆえに全国組織である業界団体よりも国家の枠組を相対化しやすいという、その逆説的性格の今日的表現形態がこの西ヨーロッパ商工会議所連合の組織と目的であると考えられるからである。西ヨーロッパ経済の地域的分化と統合、対立と協調をもっとも直截に示すのは商工会議所の動向なのだということを、あらためて認識させるのがこの「連合」の活動である。

第二に、このシンポジウムによる「連合」の活動の回顧と展望を通して、西ヨーロッパ経済に内在する政策需要の構造をある程度理解することができるからである。企業—商工会議所—自治体—中央政府—超国家政府という重層構造の内部における、政策決定の実現過程の一つの局面が窺えることは、西ヨーロッパ経済の類型特性を探る上で無意味ではあるまい。

第三に、東ヨーロッパにおける劇的な体制変

1) *Council of Europe*. EC の一機関としての「ヨーロッパ議会」(European Parliament) とは異なることに注意されたい。解題(4)を参照。

2) Watanabe, H., Gründungsjahre der Rheinkammerunion—unter besonderer Berücksichtigung der Indus-

trie- und Handelskammer zu Köln (1), (2), in: *The Kyoto University Economic Review*, Vol. LVII, No. 2, 1987 and Vol. LVIII, No. 2, 1988, を参照されたい。

動の意味を多面的に把握するためにも貴重な手掛りを提供してくれるからである。このシンポジウム開催の時点ですでに東ヨーロッパの変動は始まっていたが、東ドイツ国民のハンガリー、オーストリアを経由した西ドイツへの大量流出が始まるのは8月にはいつてからであり、東ドイツ政府はまだ自信をもって建国40周年記念式典の準備を進めていた。わずか半年後にベルリンの壁が崩壊するとは夢想だにされていなかった。したがってこのシンポジウムでの立論はすべて、東ヨーロッパの「自由化」の加速を期待しながらも、なお東西両体制の対立的並存の構図を前提としたものである。1989年秋以降この前提は急激に変化するのだが、この激変直前の西ヨーロッパにおける政策需要の構造を確認しておくことは、前提の変化に伴う政策需要の構造変化の方向を展望する上でも、決して無意味ではないであろう。

第四に、後述のように当連合の成立と活動の理念の空間基軸は、西ヨーロッパ文化と経済の象徴としてのライン河である。東ヨーロッパと切り離され、疲弊した西ヨーロッパの再建の挺子となったのは、ライン文化への共属意識にほかならない。発足当時の EEC も当連合も事実上はライン共同体（ライン河やローヌ河ばかりでなくポー河もアルプスを源泉としている点ではアルプス共同体）であったことには変りがない。しかし今後東西ヨーロッパの統合が現在期待されているような進展を見せるならば、ライン河がこれまでとまったく同じ意味で統合の象徴であり続けるのは難しいであろう。むしろ東西統合の象徴としてドナウ河、あるいは、新ドイツに限っていえばエルベ河がその重要性をある程度回復することが予想される。このような見通しに立つならば、今後ヨーロッパ経済の統合がどの程度に達成されるかは、ライン河の意義の相対化の程度にも反映するであろう。イタリアを唯一の例外として文字通りライン共同体として発足した EC が、その領域を拡大して西ヨーロッパ共同体に脱皮したように、当連合もライン流域連合から発足して、いまでは

ローヌ、ドナウ両河の流域も加えるに至った。河川共同体としての当連合が、今後エルベ、オーダー（オドゥラ）、さらにはビスワ（Wisla）³⁾流域まで包摂して、なお非政府組織として機能し続けることができるか否かは、上からの統合が下からの統合によってどの程度まで支えられうるかを見究める上で一つの指標になりうる。1989年は結果的に当連合にとっても転機となる可能性を孕んでいる。したがってこの時点での当連合の自己評価を確認しておくことは、ヨーロッパ統合がどのような外延において、どの程度実質的に達成されるかを展望する上でも重要である。

I 「西ヨーロッパ商工会議所連合」 の成立と活動

シンポジウムの報告にはいる前に当連合の簡単な紹介をしておこう。利用資料は当連合事務局の作成した「それは何か、それは何をするのか」（*Wer ist sie, Was tut sie?*）と題する A 4 版11枚のタイプ冊子である。作製日付を欠いているが、内容から判断して1987～88年に作成されたと推定できる。以下はその要約である。なお、該冊子においてもシンポジウム報告集においても西ドイツだけは終始 *Bundesrepublik Deutschland* という正式国名で呼ばれている。資料的価値を損わないために煩を厭わず「ドイツ連邦共和国」と訳出する。

(1) 構成

当連合はライン河、ローヌ河、ドナウ河流域七カ国、すなわちネーデルラント、ベルギー、ルクセンブルク、ドイツ連邦共和国、フランス、スイス、オーストリアの89会議所〔資料作成時点では87会議所〕が加盟している。これは1949年1月に当時ロッテルダム商工会議所会頭で

3) 黒海とバルト海はつとに水路で結合されている。ドニエプル河の支流プリピャチ河を経て、その支流ビナ川とムハプユェツ川を全長 92.8 km のドニエプル-ブーク運河が結んでいる。ムハプユェツ川はプレスト附近で西ブーク河に注ぎ、後者はビスワ河の支流である。運河建設工事は1775年に始まり、1846/48年に完成した。しかしこれは狭小に過ぎたため第二次大戦後拡張工事が施された。年間の半分は凍結する。

あったファン・デル・マンデレ (van der Mandele) がケルンで、自発的基礎の上にライン河流域の経済復興を具体的事業を通して推進することを目的として、該流域諸国の経済組織の大同団結を呼びかけたことに端を発し、同年9月9日にライン河流域商工会議所連合 (Union der Industrie- und Handelskammern des Rheingebietes) として発足した。その後ローヌ河、ドーナウ河の本流、支流、これらにつながる水路の流域にまで対象空間を拡大し、ロッテルダム、ウィーン、マルセユを結ぶ三角地域を包摂するに至り、1982年に現在の名称に改められた。

当連合は1966年1月1日よりストラスブールに常設事務局を置き、1967年からはストラスブールに本部を置くヨーロッパ会議の諮問機関の地位 (Konsultativer Status) を保持している。執行機関は理事会 (Vorstand) で23名の理事から構成され、毎年数回会議を行う。理事は互選で会頭 (Präsident) を選出する。1965年までファン・デル・マンデレが会頭を勤めたが、1966年以降は任期3年で加盟会議所所属国の持回りである。1989年はリンツ商工会議所会頭ノルベルト・バインコーファー (Norbert Beinkofer) が会頭であった。最高議決機関は総会 (Hauptversammlung) である。各国一会議所が幹事会議所 (federführende Kammer)⁴⁾ となり、ストラスブール事務局との日常的連絡に当たっている。

(2) 課 題

当連合の目的は当該地域の経済発展をもっとも広い意味で図ることにあり、定款第2条で謳われている。具体的には、加盟会議所所属国に共通するすべての経済問題に関して、絶えざる情報と隔意のない意見との交換を行うことにある。それは四分野に分けられ、それぞれに専門部会がある。

4) ネーデルラントはロッテルダム、ベルギーはアントウェルペン、ルクセンブルクはルクセンブルク、ドイツはケルン、フランスはストラスブール、スイスはバーゼル、オーストリアはフェルドキルヒがそれぞれ幹事会議所である。

① 水 路

ライン河はヨーロッパでもっとも重要な水路であるばかりでなく、ヨーロッパ水路体系の背骨でもある。このライン河およびこれと結ばれる(べき)水路の発展のために努力することが、その成立の経緯からしても当連合の中心課題となる。当連合はこの水域の交通隘路の除去と高機能の水路網拡張とに尽力してきた。とりわけニーダーラインとワール河の水深増大、ミテル・オーバーラインの拡張、ニーダーライン河流通安定化、ライン-スヘルデ運河建設、モーゼル河可航化、ザール河の大型船舶用拡張、ライン河のバーゼルより上流部の航路延伸、ドーナウ河拡張。ライン-ローヌ、ライン-マイン-ドーナウの結合。とりわけマイン-ドーナウ結合の完成は格別に重視されるべき課題である。マイン-ドーナウ運河工事の中止は経済的にみて肯じ難く、当連合加盟会議所は一致団結して工事続行に尽力し、この間に工事は再開された。

当連合は決議や声明によって、現代的水路は交通網の基本的構成部分であり、ヨーロッパ経済は高機能の水路に依存していると主張してきた。内水航運は高価物輸送にとってエネルギー、環境、費用の上から最適の交通手段であり、道路貨物輸送の増大とそれによる環境破壊に鑑みて内水航運はその代替手段でありうるし、環境負荷軽減に大きい貢献を果すだろう。

さらに、社会主義国籍船のライン河水系への無制限の参入を防ぐために、どのように対処したらよいかという課題も持ち上っている〔この問題はソ連、東ヨーロッパの体制変革によりかなり変化するはずである〕。これに関して当連合はマインハイム議定書⁵⁾の修正(追加議定書

5) 「修正ライン河航行協定」(Convention révisée pour la navigation du Rhin entre la France, la Prusse, les Pays-Bas, la Bavière et les Grands-Duchés de Bade et de Hesse, suivie de deux modèles et d'un protocole de clôture; signée à Mannheim, le 17 octobre 1868, in: Martens, *Nouveau Recueil Général de Traités*, Tome XX, 1875, pp. 355-374) を指す。これはライン河航行の基本原則を確定した。全48条から成る。その第1条は次の通りである。"La Navigation du Rhin et de ses embouchures, depuis Bâle jusqu'à la pleine mer, soit /

と施行細則)を支持してきた。いまやオーストリアをマンハイム議定書における意味でライン河沿岸国とみなされるべき時である。

ライン河航行の公租公課からの自由を守ることも成功を収めてきた。順航制度 (Tour-de-Rôle-System) の導入も阻止することができた。

ニュルンベルクで公表された小冊子『共同交通政策—ヨーロッパの好機』(Gemeinsame Verkehrspolitik—eine Chance für Europa)の中で、当連合は1985年5月22日のヨーロッパ裁判所判決との関連でヨーロッパ交通政策の二、三の基本論点について見解を表明している。この小冊子は当連合に関する七カ国における貨物自動車輸送と(国内、国際)内水航運との現在の市場秩序体系に関する概観を与えるものである。

② 一般交通問題

当連合は水路の発展だけに尽力してきたのではない。諸交通手段の協調 (Koordinierung des Verkehrs) を主張することをつねに原則としてきた。当連合は機能的 (leistungsfähig) かつ高速の鉄道網の実現、とりわけヨーロッパの交通枢軸の性格を持つ諸高速道路の建設と協調、航空路の拡張を促進してきた。パイプラインによる原料輸送の重要性に鑑みて、当連合は約20年前にこの輸送手段技術に関する研究成果をまとめ、ヨーロッパにおけるパイプライン網について報告を公表した。

三年前には当連合は道路、鉄道、水路交通における広域的隘路を個別に検討した。その結果、南北方向のアルプス横断鉄道が喫緊の課題であることが明らかになった。

当連合は目下地域的、補充的航空路問題を検討しており、経済界がこれの改善を要求していることを確認した。経済界は小地域的中心地を中、大経済中心地と接続する必要を痛感してい

る。そこで当連合は、地域、国際航空を経済的に必要に応じて拡張するために、EC 領域だけではなく他のヨーロッパ諸国とも多国間交渉を行うよう、各国、国際機関当局に要請してきた。

当連合は、西ヨーロッパで追加的公租公課により道路交通の負担を重くする国の数が増加していることを確認し、これが国際的商品流通を一層阻害することを危惧している。緊急に必要な課税基準の調和 (Harmonisierung bei den Besteuerungsgrundlagen) のために努力し、機能的道路網に必要以上の負担をかけぬよう、当連合は西ヨーロッパの全政府に呼びかけた。

当連合は目下、通過交通 (Transitverkehr) の問題にも大きな関心を払っている。関係七カ国の交通相にあてた書簡の中で当連合は次のように指摘した。「増大する一方の道路輸送による通過交通は、各国にとって自国道路網の負担としてしかみなされず、各国が与っているヨーロッパ経済の総体的発展の随伴現象とはみなされていない。ヨーロッパ規模の域内市場を創出することの必要性を総論としては十分に承知しておりながら、交通関係の政治家たちは—この問題がもっとも深刻なスイスとオーストリアの政治家たちばかりでなく—国家的道路主権の原則に立ち、この原則から第三国間貿易の生み出す交通に負担を強い、あるいは別方向に迂回させる正当性を導き出している。過去25年間にヨーロッパにおける越境商品流通は何倍にもふくれ上った。このうちの大部分が道路貨物輸送によっている。この事情は条件悪化と貨物自動車輸送費用の高騰とによっては変えられず、鉄道用役供給を輸送取扱業者の需要に合わせ、もって両交通手段間の健全な競争を可能にすることによって変えることができる。個別事例はヨーロッパの鉄道当局がそれをなしうることを示している。無条件の通過交通のために、また経済界が受け入れることのできる改善された鉄道用役が提供されるまでの間、通過交通需要に適い被通過国も受容しうる原則を立てることが緊急に必要なである。」かかる原則とは以下のようなものであろう。

„en descendant soit en remontant, sera libre aux navires de toutes les nations pour le transport des marchandises et des personnes, à la condition de se conformer aux stipulations contenues dans la présente Convention et aux mesures prescrites pour le maintien de la sécurité générale. Sauf ces règlements, il ne sera apporté aucun obstacle, quel qu'il soit, à la libre navigation Le Leck et le Waal sont considérés comme faisant partie du Rhin”.

「いかなる国も通過交通を妨げてはならない。とりわけ次のことは拒否される。特別の追加的財政措置（通過税、特別税、特別料金等）、ヨーロッパの基準から外れた自動車技術上の規定（寸法および重量 *Abmessungen und Gewichte* に対するとくに著しく異なる規定）、不十分な割当制の固定化。しかし被通過国に自国の交通需要には全く利益のない、あるいは二義的利益しかないような構造基盤整備が要求される時には、その資金調達のために何らかの解決策が認められなければならない。さらに当該国の企業が自国經由通過交通に参加できなければならない（CEMT⁶⁾ 決議第44号による。）」

当連合には EC と EFTA それぞれの加盟国の会議所が所属しているので、真の全ヨーロッパ交通政策を目指していることが特徴的である。

③ 国境を超える協力

1972年に EC と EFTA との連繫が実現した。この経済同盟のために当連合がどの程度の役割を演じたのかを正確に証明することはできないが、当連合の各国代表者たち相互間の絶えざる接触が、この「架橋」の実現にきわめて大きい役割を果たしたことは十分に推定できる。近年にも多くのことが達成され、*EURONET*⁷⁾、*BRITE*⁸⁾、*ESPRIT [II]*⁹⁾ の例や、最近締結

された EC とスイスおよびスウェーデンとの科学、技術分野における協定は、ヨーロッパの経済界が真剣に協力を望んでいることを示す。それにもかかわらず、国境地域（*Grenzraum*）には依然として封鎖効果（*Abschließungseffekte*）が存在し、国境線による分離がとくに苦痛を与え、問題の困難さが「骨身にこたえる」ものだという事実から、眼を逸らすわけにはいかない。

政治的、経済的、社会的構造および歴史の異なる多数のヨーロッパ諸国が隣接していることから発生する、複雑で困難な諸問題を当連合は以前から手懸けてきた。これらの諸問題は当連合をして、ヨーロッパ内部の国境地域間の一層密接な協力を促進し、実現させることとなった。なぜならヨーロッパは人間が生活し、居住し、取引をし、移動するために橋を架けようとしている地域の次元において、障害を除去するための日常的努力の中に存在するからである。この分野における当連合の活動はきわめて多岐にわたっている。各地域別部会（*regionale Untergruppe*）で国境を挟む会議所が密接に協力し、交通、経済振興、空間秩序、教育、観光、環境保護の分野における諸問題と取り組んでいる。目下諸会議所は重点的に国境を越える技術移転、技術革新促進のための協力、企業の研究、開発協力の促進という諸問題に従事している。

国境地域のすべての会議所の参加のお蔭で、当連合は国境を越える交通路線問題の現状総覧（*Bestandsaufnahme*）を作成することができた。国境地域会議所へのアンケートに基いて「国境を越える交通における行政上、組織上、建設工事上の障害」が列挙され、評価が与えられ、これから要求や改善提案が練り上げられた。さらに国境を越える交通の地域性を盛り込んだ交通構造基盤計画に関する総覧が作成された。この二種の総覧は各国、国際機関当局に向けられた決議文を添えて提出され、大きな関心と呼んだ。これに続いて国境を越える交通の諸問題に関してヨーロッパ議会〔ヨーロッパ会議と混同しないように注意！〕議長およびヨーロッパ議会交

6) ヨーロッパ交通相会議（*Conférence Européenne des Ministres des Transports* 1953年設立 本拠パリ）

7) EC による諸計画等の正式名称は、*List of Community Programmes and Information Systems*, 2nd. ed., March 1990; *Dictionary of Acronyms for European Community Action Plans and Programmes with decoded details plus indexes*, 2nd. ed. (revised), June 1990; John Paxton, *A Dictionary of the European Economic Community*, 1977, を参照したが、資料によって多少の食い違いがある。*EURONET* = *Community data-transmission network*.

8) *Multiannual research and development programme of the European Economic Community in the fields of basic technological research and the applications of new technologies (Basic Research in Industrial Technologies for Europe [1985-1988])*

9) *European Strategic Programme for Research and development in Information Technologies* (1st. phase 1984-1986, 2nd. phase 1. 12. 1987-1. 12. 1991)

通委員会委員長とそれぞれ意見交換が行われた。国境を越える交通の障害はこの後も継続的に点検され、これについてはニュルンベルクで報告される。この結果諸改善が行われたことが確認できるが、国境を越える貨物、旅客輸送をより速かにするために一連の改善の余地がある。

最広義の国境を越える交通の一分野である通信は当連合が昨年取り組んだ重点課題である。ヨーロッパの競争力 (Wettbewerbsstellung) とアメリカおよび日本の優位に照らして、通信、情報技術はヨーロッパにとってこの上なく重要な要素である。国境を越える協力で決定的影響を及ぼす新しい構造基盤は、通信によって構築される。この課題を取り扱う際ただちに概念の多様性と相異なる規定という問題が出てきた。そこで関係諸国で利用されている情報・通信業務に関する対照表 (synoptischer Überblick) がニュルンベルクで提出されるであろう。これによって初めて、他の諸国においてどのような概念がどのような用役に対して適用されているかを知ることができるようになるだろう。

当連合は加盟会議所にこの分野における新技術情報を時機を失わずに提出し、ヨーロッパにとり重要なこの分野の技術発展を妨げる関税上、法令上、技術上の障壁が築き上げられることのないよう注意を怠らぬことを、その特別の責務と心得ている。

当連合はなお、決議や個人的会談を通して関係諸国政府に対し、ヨーロッパ会議が目指してきた国境を越える地域団体 (Gebietskörperschaft) 間協力に関する全ヨーロッパ大綱協定 (Europäische Rahmenkonvention) の署名と批准を働きかけてきた。さらに当連合は、加盟会議所が国境を越える協力を促進するのに役立つあらゆる自発的努力を行うよう期待している。

④ 経済と環境

当連合創設者の一人で後の会頭にもなったケルン商工会議所会頭 Greiß の発意によって、当連合はすでに1950年代末に河水の蘇生 (Sanierung der Gewässer)、とりわけライン河水質のそれに取り組んだ。ライン河は工業用水、

冷却水ばかりでなく住民の飲料水をも供給している。ライン河は同時に企業と自治体の排水を引き受け、その結果複雑な「水問題」に経済を直面させている。すべてのライン河関係者は等しく水質保全の義務を負っていることを自覚しなくてはならない。すべての関係者によって膨大な費用が負担されなければならない。

環境保護の別の一局面である大気汚染防止は当連合の比較的新しい課題である。加盟会議所は大気汚染が国際的問題であり、国際的次元でかつ統一的規制をもってしてのみ克服できるという前提に立っている。

チェルノブイリの影響に直面して当連合はすべての加盟会議所に、それぞれの管轄省庁に影響力を行使し、放射能の統一的測定基準と限界値とに関して責任ある規制と検査を行わせるように要請している。不統一な測定基準によって住民の不安を招いているばかりでなく、商取引もなくもがなの困難に遭遇しているからだ。

水質保全と大気汚染防止とは経済的、技術的、法制的にきわめて複雑な問題領域である。当連合は国際競争上の諸理由からして工業のための立法の調和と統一的規制を目指して努力してきた。会議所組織としての当連合は、経済的観点から環境問題を検討することを要請されているように思われる。さらに当連合は環境保護費用について世論に情報を与え、とりわけ工業側の努力と実績について理解を得ることを自己の課題と考えている。

最後に、現存の国際組織がどれほど高く評価されようとも、実り豊かなヨーロッパの経済政策は企業家層の積極的支持なしには実施できないと強調したい。当連合ではあらゆる経済問題に関して自由、卒直な議論が行われるので、経営者の動向を正確に知ることができる。かくて当連合は共通の経済関心の強度を必要な程度にまで高めることができるのである。

II 『報告集』紹介

40周年記念シンポジウムの統一論題は「国境の無い協力、ヨーロッパにとっての好機、経験

と展望」(Zusammenarbeit ohne Grenzen Eine Chance für Europa Erfahrungen und Perspektiven)であった。公用語はフランス語、ドイツ語、ネーデルラント語であり、同時通訳が付いた。『報告集』(Ansprachen und Referate)も当然に三カ国語で作成されたはずだが、わたくしに送られてきたのはドイツ語によるものであり¹⁰⁾、以下これの内容を逐次紹介する。内容は三部から成り、第一部には挨拶、第二部には報告、第三部には式典演説と共同声明が収録されている。報告はさらに三部に分かれ、一日目の論題は「ライン河、ローヌ河、ドーナウ河流域の統合」(Die Integration der Stromgebiete von Rhein, Rhône und Donau)および「国境の無いヨーロッパの交通—前提と展望—」(Der europäische Verkehr ohne Grenzen—Voraussetzungen und Perspektiven)、二日目の論題は「国境を挟む協力から国境の無い協力へ」(Von der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit zur Zusammenarbeit ohne Grenzen)であった。本稿は『報告集』の全訳を目的とするものではないので、形式的な語句はできるだけ省略した。しかし資料的価値を損わないために訳出部分は文言通りに訳出した。その意味でシンポジウムの雰囲気伝えるものとして無視できない語句は、たとえそれが美辞麗句の類であっても煩を厭わず訳出対象に加えた。なお本シンポジウムの鍵概念である *grenzüberschreitend* は、含意を明瞭にするために「国境を越える」あるいは「国境を挟む」に訳し分けたことも断っておく。

1 挨拶

(1) Norbert Beinkofer (当会議所会頭)

当連合には七カ国90〔公式には89〕会議所が加盟しており、EC と EFTA を繋ぐ重要な錠である。したがって1982年に改称した。当初当連合はヨーロッパの稠密で近代的水路網の拡張

に関心を集中していたが、やがて交通一般に関心を広げ、さらにおよそ20年前にリンツで開催された会議で対象を交通問題以外にも広げることとを決定し、同時にストラスブールに本拠を置くことにした。リンツとストラスブールの近い関係を強調することを許されたい。今日当連合の重点目標は、①水路と内水航運、②道路、鉄道、航空、通信、③国境を越える協力、④経済から見た環境保護である。当連合は1967年以来諸国際機関の諮問機関となり、ヨーロッパ会議の議員協議会に参加している。さらに1968年に水問題に関する宣伝運動、1970年に河川保護のためのヨーロッパ協定の素案作成、1975年には相異なる法的手続きの下で生み出され、国境を越える協力(とりわけ通商関係)を阻害する諸問題の調査に参加した。中でも国境により分離された隣接地域間の協力の促進を目的とする、ヨーロッパ会議のあらゆる行動(国境地域のためのシンポジウム)に当連合が参加してきたことを強調したい。ヨーロッパ会議の発意による「国境を越える政府当局と地域団体間の協力に関する大綱協定」(Rahmenkonvention über grenzüberschreitende Zusammenarbeit zwischen Behörden und Gebietskörperschaften)の署名と批准を当連合は支持している。この外にもヨーロッパの重要な機関であるジュネーブのECE〔ヨーロッパ経済委員会 *Economic Commission for Europe*〕、ブリュセルのEC、ストラスブールのライン河航行中央委員会¹¹⁾とも協力し合えることを嬉しく思う。

10) 筆者の資料調査に最大の便宜をはかって下さった常設事務局の Mme Evelyne Woerner の御厚意に対してここにあらためて感謝申し上げる。

11) *Commission Centrale pour la Navigation du Rhin, Zentralkommission für die Rheinschifffahrt*. ライン河航行の国際管理機構は1804年の「航行税協定」(Oktroikonvention)によって初めて設置され、以降1815年の「ウィーン協定」(Wiener Konvention)、1831年の「ライン河航行協定」(Rheinschiffahrtskonvention)、1868年の「修正ライン河航行協定」という制度改革にもかかわらず一貫してマインツに置かれていた。これがストラスブールに移ったのは第一次大戦後である。渡辺尚、『ラインの産業革命』、東洋経済新報社、昭和62年、246-250ページを参照されたい。この沿革が示唆するようにライン河中央航行委員会はヨーロッパ最古の国際機関であり、国際機関の原型とみなされている。

(2) *Roland Wagner* (ストラスブールおよびバラン商工会議所 [chambre de commerce et d'industrie de Strasbourg et du Bas-Rhin] 会頭, アルザス地域会議所 [chambre régionale de commerce et d'industrie d'Alsace] 会頭, 当連合名誉会頭)

ストラスブール商工会議所は1965 [1966?] 年以来当連合の常設事務局を管轄している。当連合は EC と EFTA に属する七カ国の会議所の接合子であり, 当連合創設以来今日初めて EFTA の代表者を迎えた。

1948年5月10日にデン・ハーグで議員協議会 (Parlamentarische Versammlung) の創設を要求する決議が十カ国によって採択され, 1949年5月5日ヨーロッパ会議創設の条約が調印された。偶然にも同じ1949年に当連合が創設された。1967年にヨーロッパ会議は非政府組織としての諮問機関の地位を当連合に認めた。

当連合に創設時以来加盟しているフランスの会議所はコルマル, ミュルーズ, メッツ, ストラスブールの四会議所であり, 当時中心となったのは私の前任者 *Jean Wenger-Valentin* である。今日フランスから加盟している会議所の数はローヌ河流域の21を数え, その代表者は *Philippe Lesage* である。なお1989年度の会員総会は10月19日~20日にマルセユで開催される。

EC の作成した一覧によると, ヨーロッパの160地域のうちでアルザスは発展水準に照らすと第13位を占める。住民一人当りの売上げをみるならば, アルザスは今日フランス第一位の輸出地域である。アルザスの発展はライン河流域のその一部を成す。国境を越えてバーデン・ビュルテンベルク, パルツ, バーゼル地域との通商は増大している。

ヨーロッパの交通構造基盤と交通政策とに結びついた諸問題は, わたくしたちにとってきわめて重要な意義を持つ。わたくしたちの努力は, アルザス地域会議 (Elsässischer Regionalrat) 議長 *Rudloff* 上院議員の言葉を借りれば, アルザスを規範と目されるような一つのヨーロッ

パ地域にすることに向けられている。

(3) *Jean-Jacques Gsell* (ストラスブール市助役)

ストラスブール市長 *Catherine Trautmann* が今週月曜日に市評議会からストラスブール港管理評議会委員に任命され, 現在その会議に出席できないので代りにストラスブール市を代表して歓迎の意を表する。当連合がこの40年間に多くの経済的事業を実現させるのに与って力があつたことの恩恵を, ストラスブールはとりわけ痛感している。なぜなら最近公刊された『*Vilain* 報告』でストラスブールのヨーロッパ的役割の持続的強化が強調されているからだ。

ヨーロッパ会議には近日中にフィンランドが加盟することになっており, 来る5月5日にはこの円戯場 (Amphitheater) にミテラン大統領を迎えて創設40周年記念式典が催される。

ストラスブールはヨーロッパ的地位を獲得したいと努力しているが, 貴連合はその常設事務局を1965 [1966?] 年以来当市に設置することによってこの努力を支援して下さっている。当市は *Uhrich, Foltzer* 両氏の功績に対して格別の謝意を表する。「国境を越える協力から国境の無い協力へ」という明日の論題は当市にとってとりわけ興味深いものである。なぜなら, まさにいまストラスブールとケール, さらにオフェンブルクを合わせた一つのヨーロッパ地区 (europäischer Distrikt) の創出が問題になっているからだ。さらに近日中にライン-ローヌ結合あるいは TGV-OST の決定が下されることになっている。

(4) *Ferdinando Albanese* (ヨーロッパ会議環境・自治体担当局長)

ヨーロッパ会議事務総長の名で当議事堂へ歓迎の意を表する。5月5日にフィンランドが23番目の加盟国となり, ヨーロッパ会議は地理的にみてヨーロッパ内協力の最大の組織である¹²⁾。

12) ヨーロッパ安全保障協力会議 (CSCE, KSZE 1975年のヘルシンキ会議を起点とする) には35カ国 (1991年6月アルバニア加盟) が加盟しており全ヨーロッパを包括する組織ではあるが, これには NATO と同様にアメリカ, カナダが加盟しており絶対なヨーロッパ組織と

それはいまや西ヨーロッパの全民主主義国家を包摂し、東ヨーロッパのいくつかの国にも門戸を開放しようとしている。

過去40年間に当会議は130以上の国際協定(internationale Konvention)を結び、約2000の各国政府宛勧告(Empfehlung)を行った。その内容は社会の全領域にわたり、社会保障、保健から教育制度、スポーツおよび青少年問題、家族法、両性間の平等、犯罪防止、コンピューターからの個人保護、環境保護、歴史遺産の維持、ヨーロッパ文化の発展に至るまで多岐にわたっている。しかし多様な問題に対するこれらの措置の背後にある基本観念は、人間的社会と文明の維持にとって公正原則に基づく(auf Gerechtigkeit gegründet)国際協力が死活問題であるという確信である。民主主義の下での平和と市民福祉の実現に努め、人権擁護を強化することは当組織の変らぬ基本方針(Leitgedanke)である。創立40周年を迎えるにあたり、多元的民主主義と人権との擁護と強化、ヨーロッパ文化の一体性の強調、ヨーロッパの直面する社会問題の解決はヨーロッパ会議の三大目標となっている。

国家次元の健全で効率的な民主主義は、自由と自律に則った、すなわち補完原則(Zusatzprinzip)に基いた局地的、地域的統治体制を前提とする。ヨーロッパ会議は局地的、地域的自律性の意義を自覚しており、そこで二つの協定を提唱した。これらは地域団体(Gebietskörperschaft)のためのあるべき基本となるものである。それは第一に局地的自律性のためのヨーロッパ憲章(Europäische Charta)である。これは民主的に構成された諸機関を具える地域団体の観念を明確にするものである。これらの自治体はその活動の権限および実行に関する広汎な自律性と、その課題に応えるために必要な手段とを確保することになる。第二に国境を越

える地域団体間協力に関するヨーロッパ大綱協定(Rahmen-Konvention)である。これは国境地域団体(Grenzkörperschaft)の協力を容易にしかつ促進し、かくてこれらの団体の課題が一層良く果されるよう保証し、国境地域の強化と発展に寄与することを目的とする。

この第二の協定は過去40年間にもっとも重大な変化の一つに顕著な貢献をしている。すなわち「国境」(Grenze)概念の変化である。国境概念はヨーロッパ統合の進展とともに国境地域(Grenzgebiet)という概念に発展した。これは一つの共同の経済、文化空間であり、協力の可能性であり、ヨーロッパ統合の進展のための起点なのだ。国境地域において今日積極的にヨーロッパの建設が行われている。この一大工事は単なる局地的、地域的当局や国家の活動の果実ではないのだ。一群の国家を包摂するヨーロッパ統合の強化が「大」ヨーロッパのすべての国家の境界を越える協力を不利な作用を及ぼさないように願っている。

2 報 告

A ライン河、ローヌ河、ドーナウ河流域の統合

- (1) *Karl Heinz Kühl* (ライン河航行中央委員会ドイツ連邦共和国代表委員、デュースブルク-ベーゼルクレーフェ・ニーダーライン商工会議所(デュースブルク)副会長、当連合「水路」部会長): 序論

① マイン-ドーナウ運河

ライン河とドーナウ河を運河で結ぶ試みはすでにカール大帝が793年に始めているが、19世紀にはいりバイエルン国王ルートビヒ一世がこの計画に再度挑戦した。1834年7月1日バイエルン議会は「マイン河をドーナウ河と結合するための運河の建設に関する法律」を満場一致で可決し、バンベルクとケールハイムとの間に運河が建設されることになった。着工9年後の1845年8月にこのルートビヒ運河は完成したが、積載能力120tまでの船しか通航できず、狭小に過ぎることが間もなく明らかになった。時代

、は言えない。1990年11月パリで開催された首脳会議で「機構化」に大きく踏み出し、首脳会議、外相会議、高級事務官会議の定期化、加盟諸国会議員間協力、常設事務局(ブラハ)、紛争防止センター(ウィーン)、自由選挙センター(ワルシャワ)の設置等が決まった。

が下り1921年6月にドイツ国、バイエルン、バーデンの間で「マイン-ドーナウ条約」が締結され、マイン-ドーナウ運河の建設が決定された。1992年にはマイン-ドーナウ運河の完成によって西ヨーロッパの水路網が東方に開かれることになろう。

② ライン・ローヌ運河

1791年にローヌ河からライン河に至る運河の建設が始まり、40年後に運河は完成した。しかしこの運河は狭小にすぎ現代の要請に応えられなくなってからすでに久しい。大型船舶はローヌ河はリヨンまで、また〔ローヌ河の支流〕サオヌ河はリヨンからシャロン (Chalons) まで、近い将来においても〔サオヌ河支流のドゥブ (Doubs) 河の〕ドール (Dôle) までしか航行できない。フランス政府がライン平行運河のニッファー (Niffer) からミュルーズまでの15 kmの区間を供用した後は、いまや残り185 kmの自然的条件からいってあまり容易ではない〔ブザンソン経由〕ミュルーズ-ドール間を運河化することが懸案である。

③ マイン-ドーナウ運河に関する政策的要請

(i) 行政的、技術的諸問題

ヨーロッパ安全保障協力会議は1975年のヘルシンキ最終議定書 (第6条) で、交通制度の発展のための協力に関して、交通安全の分野における行政的、技術的諸規定の平準化と、国際協定に服すべき水路に関する法的規定間の差異の除去を要請した。

国連のヨーロッパ経済委員会の枠内で水路交通秩序規定の統一化に関する交渉が続いている。ここで問題となっているのはとりわけ、信号系統のヨーロッパ規定、船長 (Schiffsführer) 認定証交付の統一規定、関税制度の規定、衛生・獣医学的業務の規定である。とくに重要なのは危険物水路輸送に関する規定の問題である。ジュネーブでは危険物水路輸送に関する規定 (ADN) をライン河に適用される ADNR の規定に依拠することがすでに決定された。

(ii) 経済的問題

技術問題の解決よりも困難なのが経済問題の解決である。マイン-ドーナウ運河によって東西通商関係が好影響を受けるのは歓迎すべきであるが、相異なる二つの経済、社会体制の接触が問題を生み出すことも否定できない。〔社会主義諸国では〕輸送業務を国営の通商、輸送組織に拘束する結果、これらの国で自由に顧客を獲得することは困難であり、運賃率は往々にして外貨獲得政策によって決まる。運賃率に関してここ数年来国家貿易諸国の態度がより協調的輸送に向かうようになり、東ヨーロッパで進行している民主化過程がこの傾向を強めるではあろうが、90年代にはいっても経済体制と費用計算との相違は依然として大きな役割を演じるであろう。ドイツ連邦共和国とオーストリアの水運企業は、第二次大戦後ドーナウ河で国家貿易諸国商船隊との競争にいやというほど曝されてきたのであり、長年にわたって高率の国家補助によってのみ経営を続行しえたのである。

a) マンハイム条約追加議定書第二号

国家貿易諸国はマイン-ドーナウ運河完成後は疑いもなくライン、マイン両河間の相互乗入ればかりでなく、外貨獲得を狙ってその商船隊をライン流域内部に投入しようとしていた。その際これら諸国が拠り所としたのは、1868年10月17日のいわゆるマンハイム条約によって保証されたライン河航行の自由である。その第1条で、ライン河航行は貨物と旅客の輸送にあたるあらゆる国籍の船舶に認められると謳われている。法律家の間では、この航行の自由はマンハイム条約署名国の商船隊に限られるのか、それともいかなる国の商船隊にも適用されるのかについて議論が分かれている。この点で、マイン-ドーナウ運河の竣工の暁に国家貿易諸国の商船隊による破滅的競争に対して何の法的対抗措置も講じえないことのないように、法律上の不備を完全に除くため、マンハイム条約の補完が必要とされた。1979年10月17日ストラスブールでマンハイム条約追加議定書第二号の調印が行われた。これによれば、EC 諸国およびスイス

から成る調印国のうちの一つの国旗を掲げること許されていない船舶は、ライン河航行中央委員会によって決定される諸条件に応じた場合にだけ、ライン河港間の輸送にあたるのが認められる。国家貿易諸国籍船はライン河航行中央委員会がこれらに特別の認可を下す場合に限って、ライン河のカボタージュ輸送 (Kobotageverkehr)、すなわちライン河流域内の輸送に当ることができる。

b) 二国間条約

マンハイム条約の補完の後、ライン河より東側のドイツ領内の水路 (Bundeswasserstraße) では外国船がどのような権利を持つのかという点が不明確である。この連邦水路にドイツの内国水路であるマイン-ドーナウ運河も属するのだ。

この法的明確化は内水航行の分野における連邦の任務に関する法律 (内水航行任務法 *Binnenschiffahrtsaufgabengesetz*) の修正の過程で行われた。これによれば外国船の連邦水路航行は特別の航行許可を必要とする。二国間内水航行協定が締結されている国の船舶はかかる許可を必要としない。

最初の内水航行条約は1985年11月20日にオーストリアとの間で締結された。ハンガリーとチェコスロバキアとの条約は1988年1月15日ないし1月26日に調印され、間もなく批准されるはずだ。ソ連およびブルガリアと締結された条約はここ二、三カ月のうちに調印されるだろう。ルーマニアおよびユーゴスラビアとは目下交渉中である。

これら二国間条約の基本内容として確認できるのは、国家貿易諸国の船舶は通過輸送や相互輸送ではドイツの水路を利用できるが、ドイツ内部の輸送に当ることはできないということだ。国家貿易諸国においても国内輸送はそれぞれ自国船に留保されている。しかしここで明言しておかなければならないことは、これらの規制がけっしてマイン-ドーナウ運河に相応しい航行をこの水路から排除するために適用されるのではないということだ。

c) 補論 西ヨーロッパ内水航行の構造調整

西ヨーロッパ内水航行は1982年以来再び船腹過剰となり、内水航行企業の経営状態を強く圧迫している。EC 交通相理事会は1989年3月14日に「内水航行の構造調整に関する規則」 (*Verordnung über die Strukturbereinigung in der Binnenschifffahrt*) を制定し、これは1989年5月1日に発効する。この規則によってフランス、ベルギー、ネーデルラント、ドイツ連邦共和国は廃船基金 (*Abwrackfonds*) を設立した。これは内水航行業から払い込まれ、これから廃船奨励金 (*Abwrackpremium*) が支払われる。スイスでも廃船基金が設立されることになっている。この国際的廃船規定に助けられて内水航行の過剰船腹は減少するはずである。しかし、ライン、ドーナウ両流域間の相互交通にはこの規則は影響を及ぼさないだろう。なぜならこの規則は、EC 加盟国の一つに登録されるかあるいは登録されていなくても加盟国の一つに立地する企業によって運行される貨物船と押船に対してのみ適用されるからだ (第2条、第1節)

(iii) ドーナウ河の構造基盤問題

北海から黒海までの交通が支障なく行われるためには、一連のドーナウ河構造基盤問題が解決されなければならない。ドーナウ河のドイツ区間ではシュトラウビンク (*Straubing*) とフィールスホーフエン (*Vilshofen*) の間の70 km におよぶ隘路が除去されなければならない。ケールハイムからレーゲンスブルクまでの流量調節の行われる (*staugregelt*) 区間では1978年に、これに接続するレーゲンスブルク-ガイスリンク (*Geisling*) 間は1986年に供用が開始された。シュトラウビンクの水門はすでに完成し、堰堤と水路の建設は今年すでに始まった。ドイツ連邦共和国はレーゲンスブルク-シュトラウビンク間のドーナウ水路拡張をマイン-ドーナウ運河と同時に完成するべく努力している。ドイツ-オーストリア国境にいたるまでのマイン-ドーナウ水路になお残る断絶 [の克服]、

シュトラウピンク-フィルスホーフェン区間の堰堤による流量調節はやっと計画初期の段階に来たばかりである。これまでの経験に照らすと、シュトラウピンク-フィルスホーフェン区間の着工に至るまでに、これから始めるべき空間秩序手続き (Raumordnungsverfahren) とこれに続く計画確定手続きとは数年を要するだろう。

オーストリア領域内のドーナウ河も、両河流域を結ぶ際の明白な隘路を除去するために緊急に必要な拡張工事を引き続き必要としている。

(2) *Louis Mermaz* (元閣僚, 国会議員, ビアンヌ [Vienne] 市上級市長, 北海・地中海連合 [Association Mer du Nord / Méditerranée] 会長): ライン-ローヌ大航路

わたくしとともに二人の議長 *Paul Granet* と *René Beaumont* も出席しているのだが、わたくしどもの「ドーバー海峡-地中海同盟」と貴連合とはつねに協力関係にあった。

ストラスブールの位置が南北軸に沿い、ドーバー海峡と地中海への二つの出口を持っていることが、一つの全ヨーロッパ的水路網の中心に位置し、全ヨーロッパの諸計画の中核にあるこの都市の役割を決定している。

「国境の無い協力」という主題がこのシンポジウムに選ばれたのは、ローマ条約の作成者たちが交通政策を共同政策の三重点の一つとしたからであろう。しかしこの交通政策こそ近年に至るまでもっとも進歩の遅いものの一つであった。輸送政策は EC においても各加盟国においても政府の最重要の課題の一つ、すなわち輸送制度のための完全かつ体系的な構造基盤網の成立に資さなければならない。これはとりわけ水路に妥当する。このことは全ヨーロッパ次元でも重要であり、この分野でフランスとヨーロッパの利益は相互に依存している。

ライン-ドーナウ運河に関していえば、1982年に全く異質の利益団体がこれに反対したことが想起されよう。それはドイツ連邦鉄道と「緑の人々」(*Die Grünen*)¹³⁾である。しかしドイ

ツ連邦共和国は「*Chassagne* 報告」によれば年間約7億 DM を水路網に投資している。

EC の重要な共同利益のために一つの全ヨーロッパの基本計画の策定を主張する人々がいる。ブリュセルの EC 委員会もストラスブールのヨーロッパ議会 (*Europäisches Parlament*) も、またヨーロッパ会議もこの方向に沿った提案を重ねており、これが閣僚理事会で検討されて公式のものとなるならば、各国および EC の政策に有意義な枠組を与えるであろう。この点においてフランスはヨーロッパの心臓部に位置しており、ドーバー海峡、北海、バルト海沿岸諸国と地中海諸国との結合を容易にすることができる。ヨーロッパの諸交通基軸上の移動の自由は保証されなければならない。

しかしながら国家は、国際次元で発展するべき構造基盤のためのすべての負担を引き受けるわけにはいかない。最近行われた調査は、本来国家財政によって賄われるべき構造基盤のための資金調達に壁にぶつかり、しかもそれが EC のすべての国に該当することを示している。しかし需要が存在し民間金融がすべてを処理することはできないので、いまや全ヨーロッパ次元の諸機関 (*Instanzen*) が出動しなければならない。

ヨーロッパの内水航路は東西結合のためのライン、マイン、ドーナウ河と南北結合のためのライン、ローヌ河という二大基軸に沿って建設されなければならない。これはセーヌ河-北海結合のような他の諸計画に対しても必要な刺激を与えてくれるだろう。

ライン-ローヌ計画はライン-マイン-ドーナウ計画から学ぶべきことがまだ多い。アルトミュール溪谷で見事な成果を収めた運河建設者と環境保護者とのまことに好ましい協力ぶりが想起される。そこの開発は少くともドゥッ渓谷のそれと同程度に困難だったのだ。金融方式も

、*Partei* という名称を避けてきたのであるから、これを「緑の党」と意識するのはまったくの誤訳である。田沢五郎、『ドイツ政治経済法制辞典』、郁文堂、1990年、155ページの解説は肯綮に中っている。

13) ドイツの *Die Grünen* は意識的に *Die Grüne* /

比較検討の対象になりえよう。

まさに近隣の東ヨーロッパ諸国が現実的通商関係の展望を開こうとしている時点において、ヨーロッパ内水航行の均衡を図るためには、全ヨーロッパ交通網における補完性と連続性を強調することが重要である。ライン－ローヌ運河とライン－マイン－ドナウ結合とはヨーロッパにおける調和的発展の基本要因である。

この計画は国内的にも諸影響を及ぼす。これは一つの職業身分たる内水航行〔業者〕に影響する。装備は改善されなければならない、若い水運業者が最新技術に習熟し、すべての関係者が新しい市場編成（Vermarkung）に対して準備を整えなければならない。

フランス大統領はかつてライン－ローヌ運河計画の完成について見解を述べる機会があった。かれはしかるべき時に具体的に見解を表明すると予告している。

いまなおいくつかの金融上の障害が横たわっている。また環境保護の観点も考慮されなければならない。しかしわたくしたちの計画は周知のように、技術的諸困難にもかかわらずすでに現実の政治的合意に達しているのだ。わたくしたちは努力を怠りはしない。

(3) *Erich Binder* (特命公使、全権閣僚 [bev. Minister], ドナウ委員会オーストリア首席代表): ドナウ河交通における今日の諸問題

今日のドナウ水運の法制的基盤をなす1948年のベオグラード会議もしくはそこで締結された協定（Konvention）について、まず述べておきたい。この会議で西側諸国は、1921年のパリ協定（Konvention）が依然として有効であるという立場をとった。これに対して会議に参加したドナウ諸国は、すでに事情が一変してしまった（*clausula rebus sic stantibus*）という理由で、しかもベオグラード会議開会後はこれはもはや効力を持たないという見解をとった。連合王国とフランスがこの会議に参加したのは両国がパリ協定の署名国だからであり、合衆国が参加したのはドナウ流域のドイツ領部分の

占領国だったからである。

ベオグラード会議の結果が示すように、1948年当時には小ドナウ諸国に自国の立場を強制することのできたソ連の見解が貫徹した。そのためソ連は「ドナウ河はドナウ諸国に属する」という原則に基いて、パリ協定よりも狭く解釈された航行自由の概念をベオグラード協定に盛り込むことに成功したのである。パリ協定が航行の「完全な平等」を謳っているのに対し、ベオグラード協定ではこの航行の平等は「ドナウ諸国の利益と主権に関する諸権利とに適うように」保証されている。

両協定のさらに重要な相違は、パリ協定はドナウ河の一定の諸支流と諸運河にも適用されたのに、ベオグラード協定は「ウルムからスリナ（Sulina）支流經由黒海に至るまでのドナウ河の可航部分」のみに適用されたことである。

ベオグラード協定の前文によれば、該協定の主目的はドナウ河の自由航行の保証にある。さらにドナウ諸国間および他の諸国との経済的、文化的関係も強化されるべきことになっている。ベオグラード協定に基いて経済関係が強化され、協調と調和によって航行が一層容易になることは疑いを入れない。しかし文化的結合も該協定によって固めようとする意図に関しては、疑問なしとしない。前文に謳われてはいてもこの企図は実現されえないであろう。

この協定によって設置された機関、ドナウ委員会はブタペストに本部を置いている。各加盟国、すなわちドイツ連邦共和国をのぞくすべてのドナウ諸国はこの機関に一人の代表を送っている。該委員会の課題は協定の中で箇条書きに（*taxativ*）列挙され、航行に限定されている。その他の諸問題、たとえば環境保護、統計、気象は航行と関連するかぎりにおいて該委員会が管轄するにすぎない。重要なことは、ドナウ委員会のすべての決議が勧告にすぎず、加盟国にとっていかなる拘束力も持たないことだ。それにもかかわらず通常全加盟国がこれを遵守する。なぜならすべての決議が実際には満

場一致で採択されるからである。

1948年のベオグラード会議の最も重要な成果の一つは、ドナウ河の新しい管理体制 (Regime) の創出と新しいドナウ委員会の創設である。この委員会に各加盟国は平等の権利と義務とをもって参加している。オーストリアは特別の附属文書 (eigener Anhang der Konvention) によって1960年1月7日をもって加盟した。その結果今日では七つの、あるいはウクライナ社会主義ソビエト共和国〔ドナウ河口三角州でルーマニアと国境を接しているのはウクライナであってモルドバ (モルダビア) ではない〕を加えれば八つのドナウ諸国が加盟している。今日の状況では最後のドナウ国、すなわちドイツ連邦共和国も該協定に加入する機会は十分にある。事実ドイツ連邦共和国はすでに1989年2月初めにベオグラードでその利益代表者 (Depositar) としてのユーゴスラビア政府に、加盟準備を表明した口上書を提出した。

この国の加盟は疑いもなく不十分な状態の改善を意味する。なぜなら効力の及ぶ空間範囲を決めている該協定の第2条は、加盟国ではない一国家の領域に關説しているからだ。もちろんドイツ連邦共和国が加盟文書に調印するまでにはなお集中的に交渉を重ねなければならないだろう。わたくしはこの場で、オーストリアはドイツ連邦共和国のベオグラード協定加盟の意図を大きな満足をもって歓迎すると明白に述べておきたい。しかし、この問題に関する交渉は容易なものではないだろう。すでにドナウ委員会の前回の年次会議で、この目標を達成するには大変な努力が必要であろうということが示されたのだ。この時すでにドナウ河のウルムケールハイム区間、すなわち、ドイツ連邦共和国側から自国領内の水路であってドナウ協定は適用されないとみなされている区間の問題が議論された。第2条に含まれている「ドナウ河の可航部分」という語句を〔西ドイツ側の見解に沿って〕解釈しようとする試みは、ほとんど賛同を得られなかった。5年前、すなわちドイツ連邦共和国がまだ加盟申請を決定する前に、

条文の実態に合わない規定に関する協定の修正に他のドナウ諸国がどのように反応するかと、オーストリア側から探りを入れたことがあったが、反応は当時まったく否定的であった。いかなる理由によろうとも、これに誰も触れられなかったのだ。しかし、ドイツ連邦共和国がドナウ諸国と二国間内水航行条約を締結しもしくはその交渉中にあるという事実に照らして、解決の道が示されているという希望はなお残っている。オーストリアはすべてのドナウ諸国とドナウ河航行に関する二国間条約を結んでいる。最新のものは約3年前にドイツ連邦共和国と結んだものである。この国との条約がなぜこのように遅れたのかという理由は、このような条約がそもそも必要でなかったからだと言うほかはない。マイン-ドナウ運河が現実に完成することが確実にになった時初めてその必要性が生じたのであり、とりわけドイツ連邦共和国の同意によってのみオーストリア船の該運河航行が可能となるがゆえにである。「国内水路」 (nationale Wasserstraße) としての該運河にはもちろん排他的にドイツ法が適用される。

両水系の結合とともに経済分野でも国際法分野でも当然に新しい事能が生ずるであろう。オーストリアがドイツ連邦共和国と前述の内水航行条約を締結した後はネーデルラントとの番である。これに関する第一回交渉は数カ月前に行われた。ドイツ連邦共和国との条約と同様な条約の実現が期待されている。この両条約はこれによってオーストリア船が北海諸港に至ることができるがゆえに重要なのだ。しかし両条約はライン河航行参加へのオーストリアの努力にも懸っている。

10年前に調印された1868年マンハイム航行協定第二追加議定書は、ライン河自由航行を加盟国に留保している。オーストリアがライン河航行に参加しようとするならば、理論的にはマンハイム航行協定に加盟するか一諸加盟国がこれに同意すると仮定して一、あるいは諸加盟国と同等の地位を得るべく努力するかいずれかの可能性がある。後者の選択肢は前述の追加議定書

に対する調印議定書の中で明確に予見されており、これはオーストリアだけに関連する。なぜなら同等化の前提が同じ経済体制の国を問題にしようということだからだ。ハンガリーにおける発展に鑑みて、その経済体制が同等化を認めさせるもう一つの別の国がおそらく近い将来に問題となるだろう。しかし目下のところそれはオーストリアだけである。

そもそもベルサイユ平和条約以来連合王国がライン河中央航行委員会の加盟国であるのに、ライン河沿岸国たるオーストリアがそうではないというのも奇妙な話 (seltsam) である。第二次大戦後になってもオーストリア籍船がライン河を航行していたにもかかわらずである。

677 km に及ぶマイン-ドーナウ運河の完成およびドーナウ河とライン河との結合とともに、ドーナウ委員会とライン河航行中央委員会との両委員会には多くの法的作業が輻輳するだろう。それは両河にそれぞれ適用される管理体制の少くともある程度の調和が必要となろうからである。ドーナウ委員会の六加盟国は国家貿易国であり、ライン中央委員会の全加盟国は自由な市場経済体制をとっている。さらに問題となるのは技術基準の調整 (Angleichung) である。そこで1994年以降ライン河航行における無線通信は選択的呼出し装置 (Selektivrufeinrichtung) の設置が義務づけられる。今日すでに、ドーナウ河では一般的な無線通信における二重周波数監視 (Zweikanalüberwachung) がライン河では禁止されている。

航行規定の調整が必要である別の理由は、数年前に起きたような諸事件を防止することにある。当時バイエルン・ロイド (der Bayerische Lloyd) がオーストリアではないさるドーナウ国に船舶を売却した。それはこれらがドイツ連邦共和国の技術的規定にもはや合致せず、したがって運航が認可されなかったからである。その後間もなく同じ船舶が他国の国旗を掲げてドーナウ河のドイツ領域区間を運航したのだが、これを禁止することはできなかったのである。

ライン-マイン-ドーナウ結合の竣工によっ

て、道路、鉄道、河川という諸交通手段の関係に疑いもなく影響を及ぼす構造基盤の変化が生じるだろう。黒海から北海までの一貫交通が可能になる時、何らかの変動が生ずることは十分にありうること、いや多分生ずるであろう。そのような交通結合は必ずより多くの貨物を引き寄せるだろう。なぜなら積換えの必要が無くなることによって輸送が容易になり、したがって速度も上るだろうからである。

ドーナウ諸国には完全に国有の航運企業がある。すでに1955年にチェコスロバキア、ハンガリー、ブルガリア、ルーマニア、ソ連の各ドーナウ航運会社はいわゆるブラティスラバ協定 (Abkommen) を結び、これには1960年代後半にオーストリア、ユーゴスラビア、ドイツ連邦共和国の諸会社が加入した。航運会社社長の年次会議で航運の経営問題、とりわけ運賃決定 (Tarifgestaltung) と港湾使用料の諸問題が討議される。このような協定 (Vereinbarung) はライン河航運には無く、また考えられもしない。なぜならここでは大小様々な規模の少からぬ航運会社 (Reedereien) と、唯一隻の船を持ち同時に船長でもあるような小船主たる多数の自営業者 (Partikulier) から成っているからだ。このことを除いても、あのような協定は EC の支配原理である自由競争に抵触するだろう。

ドーナウ河の運賃協定は航運会社間で運賃ダンピングや過当競争が行われないよう保証しようというものである。しかし現実には運賃が切り下げられ、これは市場経済諸国の船会社に深刻な問題をもたらしている。国家貿易諸国は運賃込みで商品を購入もしくは販売し、運送で発生する損失を商品価格で補うことができる。毎年オーストリアのドーナウ汽船会社とコメコン諸国の船会社との間で交渉が繰り返され、その都度この問題が蒸し返される。オーストリアとコメコン加盟ドーナウ諸国との二国間航行条約 (Schiffahrtsvertrag) では、それぞれ「貨物の公正な配分」 (gerechte Aufteilung der Frachten) が決められている。しかしこの決められた積取比率はつねに問題を生み出している。

オーストリアのドナウ汽船会社は国有ではあるが私経済組織の企業として収益性を重視しなければならないのだが、国家貿易諸国企業の計算は商人計算とは無関係の基準によってしばしば行われるからである。

マイン-ドナウ運河完成後の当運河を通過するドナウ河貨物輸送量に関する推定は、大きく喰い違っている。それはきわめて多くの予測不可能な要因、たとえば鉄道と内水航行との運賃、燃料価格、景気変動、道路輸送制限、海港使用料等があるからだ。商品の流れがどのように変わるかも予測は難しい。ドナウ河沿いに物資の集散地が新たに形成され、そこでの工業立地が有利となるだろう。輸送費、とりわけ嵩高貨物の輸送費の低下によって競争能力は大幅に変わるだろう。内陸国オーストリアに関してはその利益になることが確実である。道路輸送と水路輸送の費用比率が、今日と同様7:1から10:1に維持されるという前提条件の下ではあるにしてもである。

水運に有利な別の理由は環境負荷がきわめて小さいことである。世界で通過交通の負担がもっとも重いオーストリアにとって、貨物輸送を水路に移して道路負担の軽減を図ることは大きな役割を果たす。この点で「浮かぶ陸路」(Schwimmende Landstraße)、すなわち船によるロールオン・ロールオフ輸送も大きな意義を持つだろう。この種の最初の船、二隻の準双胴船(Semikatamaran)がデゲンドルフ(Deggendorf)で数年前にさるブルガリアの輸送会社用に建造され、すでに就航している。この船は49台のトレーラーを積み込むことができる。通常の船舶輸送がもっぱら鉱石、石炭、石油製品、穀物、木材、古鉄、鉄鋼等の嵩高貨物のために用いられることは明らかである。すなわち、輸送速度が大した意味を持たず、今日一部は鉄道あるいは貨物自動車で輸送されているような貨物である。北海諸港に直接結合することによって水運の魅力は疑いもなく増大するであろう。しかもオーストリア領ドナウ河だけでなく(ここでは最近、年間7～8百万tの物資が輸

送されている)、ドナウ河下流域においてもである。ライン河では年間2億6千万t、約35倍の輸送量である。

マイン-ドナウ運河の利用にとって一つの問題は、流量調節が行われていないバイエルン・ドナウのシュトラウペンク-フィールスホーフェン区間である。ここでは約半年間2m強の水深しかなく、四カ月間はもっと浅くなる。ドナウ委員会の規定によれば、流路部分で少くとも2.5m、堰止め部分では3.5mの基準水位が要求されている。したがって中型以上の船舶は当分の間年間を通して運河を自由に通行することはできないだろう。水路輸送の経済性にとっては、一年中もしくは年間の大部分にわたって、水深についても河面凍結についても水路利用の可能であることが重要である。船舶の高い稼働率によってのみ他の交通手段に対する有利性を示すことができる。この点で一連の段階的堰堤(Staustufenkette)の建設が大きな役割を果たす。それはこれこそ航行条件改善のためのもっとも効果的な手段だからだ。

ウィーンとブラティスラバの間でドナウ河はきわめて深刻な問題を抱えている。ハインブルク(Hainburg)という地名が数年前にあらゆる報道によって周知のものとなり、それ以来オーストリアの電力会社は環境保護論者の要求にも発電所建設の経済性の要請にも応える解決策を見出そうと努力してきた。この問題に関する議論はすでに数年間も続いている。電力業界からは様々な解決案が提示されたが、「緑の人々」によって拒否されている。法律的、経済的議論、国際協定、船舶に必要な水深を保証する必要性等は脇へ押しやられてしまっている。ウィーンと国境との間のどこに発電所が建設されることになるのか、いまのところまだ言うことができない。しかしドナウ河のチェコスロバキア・ハンガリー部分に関してもガブチコボ・ナジマロシュ(Gabcikovo-Nagymaros)発電所でも最近ハンガリーの「緑の人々」による激しい反対運動が起きている。

ハンガリー当局はナジマロシュ発電所建設の

中止をハンガリー側として踏み切ることは資金的にできないと明確に認識している。オーストリアのドナウ発電所株式会社が元請会社 (Generalunternehmer) として契約に従い賠償しなければならないだけでなく、とりわけチェコスロバキアに多額の賠償金を支払わなければならないだろう。なぜなら堰堤発電所 (Schwellenkraftwerk) ガブチコボ発電所の稼働はナジマロシュの堰堤の建設に依存しているからである。ナジマロシュが無ければガブチコボはただ流水発電所 (Laufkraftwerk) としてしか機能しえないが、これは出力を著しく低下させてしまうことになる¹⁴⁾。

ドナウ河下流におけるここ数十年間の、いやおそらく今後も最大規模の建設工事はチェルナボダ (Cernavoda) 運河である。これは〔黒海に臨む〕海港であるコンスタンツァ (Constanța) に至る水路を約240 km 短縮する。この運河完成によりドナウ河のスリナ分流の、したがってソ連の港イスマイル (Izmail) とレニ (Reni) との意義は低下すると考えられるかもしれない。しかし巨費を投じて建設された水路が非ルーマニア籍船によってはほとんど利用されていないというのが実態なのだ。なぜなら、ルーマニアの構想では年間2億t以上の荷扱量で、ロッテルダムに次ぐ世界第二の港となるはずだったコンスタンツァ港の設備も用役もきわめて劣悪である上に、運河通行料が高率だからだ。数年前にすでにルーマニア側から、オーストリア企業がコンスタンツァ港建設に参加しないかという引合があった。しかし最初の接触でこの計画からオーストリア側は手を引いてしまった。運河通行料を協定によって (vertraglich) 長期に固定しようという妥当な要請が受け入れられなかったからである。これ以外にも別の問題がある。すなわちこの運河はドナウ河の水位が低下した時には、160 km にも及ぶ迂回路を通して初めて利用可能となり、そ

のため航路短縮というこの運河の利点は大幅に失われることになるのだ。

旅客輸送は貨物輸送に較べるとその意義は小さいが、最後にこれにも言及しておきたい。1972年以来ルーマニアとソ連を除くドナウ諸国がドナウ河を観光資源化するために同盟を結んだ。一連のドナウ航運会社は新鋭船を含む客船をドナウ三角洲まで運航しており、旅客数は次第に増加している。

B 国境の無いヨーロッパの交通—前提と展望—

- (1) *Walter Rhomberg* (連邦産業経済会議所 [Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft Wien] 議員, ライン会議所連合名誉会頭, 同連合一般交通問題部会長)
：序論

当初、当連合の活動は内水航路の諸問題を対象としていたが、間もなく輸送制度の全経済に対する本来の貢献は「諸交通手段の協調」 (Zusammenwirken der Verkehrswege) にあることが明らかになった。それゆえ、当連合において陸上交通および航空の諸問題がつねに扱われるようになったのは当然であり、その目的のために「一般交通問題」という独自の部会が設置されたのである。当部会では全加盟国の利益の均衡と利用可能な全輸送体系を視野に収めた、共同の観点に立つことが可能であるような代表構成になっている。

状況の力によって国際協力の方針に発展していることを当部会はますます確信することができるようになった。しかし遺憾ながらこの発展はすべての輸送手段において一様に進捗しているわけではない。航空と鉄道の明きらかな差異をここで挙げておきたい。

当連合の活動が関りまた論評もしてきたこの発展の里程標は EC 裁判所の不履行判決 (Untätigkeitsurteil)、ヨーロッパ域内市場創設に関する決議、新アルプス横断鉄道計画の進展、アルプス横断問題解決に向けての EC の交渉委任 (Verhandlungsmandat) である。

14) 朝日新聞 (東京版) 平成3年5月27日付によれば、ハンガリー政府は1989年6月に該工事中止を決定したという。

当連合は加盟諸国経済に資する構想上の議論を盛り上げ、しかもその都度、当連合の特別の強みでもある協調方式の下で行うことに、その使命を見出している。世論においては福祉と機能的物流 (Logistik) を含む機能的経済との関連が正しく理解されていないので、この課題は意義がある。交通制度に対する住民の理解は残念ながらもますます弱まり、住民層の大部分が国境を超えた経済的繁栄の強力な柱としての機能的交通制度の重要性を十分に理解していない。現在のとくに多くの地域にみられる交通制度に対する否定的態度が、経済と社会にとってどんな不幸な結果をもたらすものであるか、近い将来、とりわけ新しい交通観念が生み出された時に思い知らされることであろう。かかる観念を生み出し原則を定式化することに、当連合およびとりわけわが交通部は貢献しようとしている。議論に公平さが欠けている所では当連合は勿論批判の声をあげ、また世論において不真面目にかつ誤った議論が行われる時には介入しなければならない。当連合が成立以来一貫して主張した GATT にも明記されている、交通経路と交通手段との自由選択の原則は不変の立脚点である。

ヨーロッパ域内市場という観念によって交通政策においても要求が一層強くなってきたことを確認できるのだが、このことは当連合をして具体的諸問題に意見を表明し、その基本的態度をこれらに対しても向ける機縁となった。当連合は当然に環境面を留意しながら発言しているが、つねに経済的に合理的な論拠を重視している。それゆえ当連合は最近交通政策上の問題について二度にわたりとりわけ強く発言し、それぞれ調和のとれたヨーロッパ交通政策の策定に向けての決議をもってした。第二の問題については全ヨーロッパ高速鉄道網創出に関する決議を行った。

当連合は域内市場に期待されている経済統合において、交通が鍵の役割を果たすことを示唆したい。域内市場およびこれと直接に結びつき地理的に中央ヨーロッパの中核部に位置するオー

ストリアとスイスにおいて、通商関係の、したがって交通関係も平均以上の増大が期待できるだろう。当連合は共同の調整されたヨーロッパ交通政策が欠如していることを、しかも構造基盤の面においても秩序政策の面においてもそうであることを遺憾とする。この調整された交通政策は次のような障害に対処するためのものである。すなわち、二国間取極めと割当制、道路税、関税制度 (Mautsystem) と道路利用料納付済証 (Straßenbenutzungsvignetten)、寸法および重量基準の不一致、重量車輛税 (Schwerverkehrsabgaben)、夜間交通禁止等である。

これらの国別規制はヨーロッパ交通市場の能力を著しく殺ぎ、商業と工業の費用を増大する結果を生んでいる。それゆえ当連合は、用役の自由の実現をもたらすあらゆる手段を講じるとともに、これらの諸障害が除去されるべきであり、技術上の基準がスイスとオーストリアを含めて全 EC の枠組で調和されるべきであり、基本的社会〔政策的〕規定の観念と適用も同じく調和に至るべきであるとの観点に立つ。加えて当連合は、個別交通手段の均衡を考慮したヨーロッパ交通基盤政策の調整をも要求する。

当連合は、全ヨーロッパ諸国が自由な通過輸送路に利益を見出しているが、すべての国が同じ程度にいわゆる通過交通 (Transitverkehr) に関するものではないと確認している。アルプス諸国の特別の状況、中部ヨーロッパにとってこの上なく重要な南北アルプス横断線は、この通過交通に関連してとりわけ憂慮をもって認識されている。これらの諸国の構造基盤に対して財政的にきわめて出費を伴う要求がつけつけられている。それゆえ当連合は、多額の構造基盤整備費を当該諸国だけが引き受けるべきなのかと問いかける。同時にこの通過交通に伴う環境負荷を、鉄道輸送比率を大幅に引き上げることによってであろうと、はるかに環境親和的道路輸送車輛によってであろうと、道路、鉄道交通において一層効果的な騒音防止によってであろうと、どのようにして減少させることができるか

ということも検討されなければならない。しかしつねに当連合は、統制主義的措置（dirigistische Maßnahme）による交通手段の自由選択の侵害を拒否する。

さまざまな理由により、鉄道は今日まで妥当なまたその可能性に応じた形では交通市場にまだ参与していない。当連合はこの最適とは言えない状態の除去のために一連の要請や提議を行ってきた。それは次のようなものである。軌条基盤の改善、複合交通（kombinierter Verkehr）の改善、運行速度の増大、国境における待時間の極小化、国際交通における統一的運賃体系の整備、車輛と電流体系との調和、鉄道当局の市場志向的発想への転換の推進、そして最後に鉄道当局が統一的輸送組織として行動すること。これらの諸提案が実現するならば、鉄道利用を選ぶ者が増えるであろう。条件に恵まれた道路貨物交通への切換えの強制はかくて時代遅れとなるであろう。

当連合の交通政策理念は交通を妨げることでなく、交通を利用し易いものにすることである。したがって最近数カ月は道路貨物交通をもっと環境親和的にする問題が、議論と現場からの情報収集との対象になった。有害物質のより少ない、騒音のより小さい内燃機関、騒音を発しにくい路面等の要求、これらを開発しこれらを政治と企業に受け入れさせるために協力することを、当連合は同じく義務とみなしている。これらの可能性がまだ究極まで追求されていないことを、当部会はここ数週間におけるこの分野での聞き取り調査や当該研究部門、とりわけヨーロッパ最大の貨物自動車工場のさる研究部門の見学によって認識した。勿論この問題では騒音低下と排ガス減少のための必要な改善、とりわけガソリンと重油の燃料特性の改善は、改善されたがってより受け入れられ易い経済的提供を可能にする目的の技術的、科学的開発の推進と同じ役割を果たす。

同様に当連合はヨーロッパ高速鉄道網の問題に対しても発言してきた。これは21世紀の鉄道交通の最適の解決のための重要な前提条件の一

つとみなされるものである。当連合はヨーロッパ圏におけるこの種の鉄道網はきわめて望ましいと考えている。なぜならそれはとりわけ200～800 kmの距離にとって経済的魅力を発揮できるからだ。当連合は次のようなことをこの魅力にとっての必要前提条件とみなしている。すなわち、この高速鉄道網は各国の措置によって連繋のないままに創り出されてはならない、国境越えは支障なく、また時間の損失なく行われなければならない、非 EC 諸国、とりわけオーストリアとスイスもこの高速鉄道網に完全に組み入れられなければならない、かかる計画の実現が必要とする巨額の投資に照らして、できるだけ速く、EC による財政措置を引き出すような、また条件如何では混合経済的会社形態の形成を必要とするような金融上の手続きが進められなければならない。

この点においてもアルプス横断交通の特別の事情が考慮され、また EC による統合的資金調達を含む金融手続の要求が主張される。当然のことながら技術的諸問題、たとえば車輛、電力供給等の問題の解決もまた、この点で成果を上げるための前提である。

繰返し当連合は、どのような交通手段に対してであろうと等しく統制主義的措置に反対し、特定の交通手段がおのずから受け入れられ易くなるような、市場に即した措置を支持してきた。他の交通手段がすでに実証してみせた基本的前提とは、ヨーロッパの諸鉄道当局の国境を越えた、統合された思考にほかならない。

ヨーロッパ諸国の個々の交通手段が置かれている相異なる位置は、いまアルプス横断問題の速やかな解決ばかりでなく、国境を越える輸送需要を持つ荷主に提供される輸送能力の調和のとれた増強も妨げている。ヨーロッパ幹線道路による通過交通と鉄道によるそれとの相互移行性（Durchlässigkeit）は個別区間のそれに依存している。齟齬が全体系の機能性を損っているのだ。

航空においては依然として様々な地域に幹線航空路への連絡線の改善もしくは新設の要求が

あり、当連合はこの点に関してしばしば一専門家による評価を参照しつつ一僻地 (Seitenregion) の連絡改善を支援すべく努力してきた。しかし主要な難問は幹線航空路が著しく過密化していることである。

油送管に関しては、これについての可能性と要求との大部分が、ヨーロッパでは実現されたかあるいは確実なものになっていると断言してよいだろう。

当連合の課題は将来においても、可能なかぎり政治過程に経済界の要求に合致するように、また経済自体にかくも重要な交通制度に影響を及ぼすべく努力することにある。当連合の強みは、経済界の調整された見解 (koordinierte Meinung) を示すことができ、かくてしばしば政治の場で打ち出される見解よりも早く計画策定に当ることができることである。

(2) G. Aberle (ギーセン大学教授): 隘路, 資金不足, 国別規制の緊張関係の下での交通構造基盤

① すでに一年以上も前から EC 加盟国においても他のヨーロッパ諸国においても、競争環境の変化に対応しようとする明確な姿勢を見てとることができる。諸環境要因 (Umfeld-faktoren) が根本的に変化するであろうとの認識は、すでに持続的な構造変革過程を生み出している。過去数十年にわたって固定されてきた構造が再び可变的になるであろう—おそらくこの見通しの中に統合努力の最大の機会が潜んでいる。

加うるに、しかも輸送部門にとっては勿論とりわけ重要なのであるが、ヨーロッパ諸市場の統合が明白な規制緩和と結びついているという事情が挙げられる。そのかぎりにおいて統合効果と規制緩和効果とは重なり合うのである。

② 統合と規制緩和とに結びついた明るい経済期待は、とりわけ一方では EC 加盟諸国間の、他方ではこれらと第三国との大幅に増大する商品流通にもその根拠を見出している。経済が必要としている構造変革過程、分業の変化、迂回生産の高度化 (sinkende Fertigungstiefen),

製造業および商業における効率的物流戦略への転換、これらは効率的に機能する輸送部門を要求する。別言すれば、効率的なヨーロッパ輸送経済無しにはヨーロッパ諸市場の統合が目指す正の作用は実現できないのだ。したがってすでに公表されている貨物交通予測はすべて、国境を越える交通において2000年までに1987年と較べると輸送量は約34%増大するであろうという前提から出発している。最大の成長率を見せるのはアルプス横断貨物交通であろう。この成長率に関する推定は2000年までに約60%もしくは2020年までに二倍になるというものである。加うるに、議論において一般にどういう訳かつねに括弧に入れられているのだが、旅客交通の著増が挙げられるのであり、これはますます増大する移動欲求と結びついている。ヨーロッパのもっとも重要な諸国の貨物交通をもっぱら一国単位で見ると大した増大は期待できないのに対して、旅客交通の状況は異なる。この部門では各国の交通体系において最大の成長率が見込まれている。

各交通部門の別を無視するならば、総じてヨーロッパ全体として2000年に至るまで貨物、旅客交通における輸送力需要の急激な上昇を予想することができる。ここで部門別に見ると、2000年に至るまでの期間は道路交通が問題なく首位を占めるであろう。国境を越える貨物交通における鉄道の現在約14%というきわめて僅かな市場占有率は、公表されたすべての予測において将来ともほとんど上昇しないとされている。もしこの占有率を維持することができるならば、それはすでに一つの成果とみなさなければならないが、この占有率の背後には絶対量の著増が潜んでいる。このような部門による様相の差異の原因は、いわゆる貨物構造効果 (Güterstruktureffekt) に存し、これは貨物構造の変化に照らすと完全に道路貨物交通に有利なのである。それはまた物流効果 (Logistikeffekt) にも存している。なぜなら鉄道の体系特性は経済界からの物流要求に対応するためにはあまり適合的でないからだ。最後に、と言っ

でもその意義をけっして軽視してはならないのだが、諸鉄道当局間の協調が伝統的に困難であることを指摘しなければならない。このことは急激に増大する国境越え輸送市場において、道路貨物交通に対して品質面でも価格面でも競争力のある供給を行うことをこれまで不可能にしてきたのだ。

それゆえ大局的に見て将来予測は、道路交通が全体としてきわめて高度に基本需要を満たさなければならないだけでなく、貨物、旅客交通の予測される成長の大部分をも担わなければならないという前提に立つべきである。

③ 効率的輸送体系は効率的構造基盤をも必要とする。交通構造基盤はいわゆる潜勢的要因(Potentialfaktor)とみなされる。潜勢的諸要因は経済過程の基盤を形成する。潜勢的諸要因が隘路状況に陥ると、これは直接に他の諸要因の投入の生産性に影響を及ぼす。したがって交通構造基盤は EC 諸地域の、また経済活動の現実的および潜勢的立地競争に対して大きな意義を持っている。

西ヨーロッパのいくつかの中心国において、とりわけドイツ連邦共和国において、この間に交通構造基盤の深刻な隘路が生じている。この点でまず道路網が問題になる。同様に重要な空港と航空路とが過密ないし超過密である。鉄道交通におけるいくつかの重要な南北連絡(Nord-Süd-Relation)さえもその輸送力の限界に達している。ヨーロッパ統合およびこれから期待される経済進歩過程という観点からすると、この間に交通構造基盤の広汎な諸領域を掩うに至ったこの隘路問題は、交通、経済政策に対する深刻な試練となっている。ここでとりわけ、ヨーロッパのいくつかの国において、交通構造基盤の意義に関する社会合意がまだ生まれていないということも重視されるべきである。このような事情のため、何よりも交通構造基盤の計画、達成期間がこの間に20年もの長期を必要とするという結果が生じてしまった。

④ 隘路問題は個別的に分析されなければならない。この問題は陸上交通手段にとつては一

般に南北交通においてももっとも明白に現れている。道路交通、その中でも道路貨物交通を考察すると、すでに現在困難なそして今後も困難であり続けるアルプス横断交通の事情が眼前にある。これと比較しうる似たような隘路問題に直面している統合地域は無い。アルプスの困難な地勢的条件とともに、EC 統合領域が二つの非 EC 国によって切断されている上に、しかもイタリアと北部 EC 諸国間の商品流通がもっとも急激に増大しているという事実が挙げられる。環境、国内政策によって正当化するスイスの強硬な姿勢は、貨物自動車の総重量を最大限28 tに厳しく制限することによって、オーストリア経由の通過路線を著しく過密化するという結果を生んだ。このオーストリアにおいても最近では同様の重量制限を行う可能性が口にされ始めている¹⁵⁾。夜間交通の禁止、速度制限、重量車輛に対する特別料金等は道路貨物交通の成長を阻むことになろう。経済発展過程ととりわけ道路貨物交通における予想される成長の動態に照らして、この問題では厄介な摩擦の可能性が新たに生みだされつつある。きわめて多くの代替的輸送の可能性が理論化され、そして実行されたのはあまりに少い。鉄道利用の可能性を主張することは、目下のところ経済界のための真の代替政策というよりも空念仏でしかない。

鉄道における複合交通はとりわけ国境越えのアルプス横断輸送において基本的にきわめて大きい発展可能性を秘めている。それにもかかわらず、アルプス横断交通における複合交通は目下のところきわめて僅かな競争力しかない。たとえば始発、終着駅の設備の一部は著しく負担過大であり、荷役の終了時間はあまりに早く、輸送時間は長過ぎ、支払価格はしばしば競争力を持ってない。料金設定にあたっては、貨物自動車の限界費用と競争しなければならないことがつねに考慮されなければならない。アルプス横

15) アルプス横断貨物輸送の現状とオーストリアにおける動向については、たとえば *Der Spiegel* 12. Juni 1989 (Nr. 24) : *Auspuff Europas* や *Ders.*, 27. August 1990 (Nr. 35) : *Ruhe am Berg*, に詳細に報じられている。

断区間の輸送容量も中期的には全く不十分である。公示手続 (Vernehmlassungsverfahren) 終了後2010年までに新しいアルプス横断路線 (Alpentransversale) をつくるというスイスの公約は、予想される成長過程に照らすと安心をもたらすものではなく、むしろ不安をかき立てるだけである。ブレナー深部トンネル建設によるブレナー峠交通容量増大も、巨費とともに恐るべき長期にわたる時間を必要とする。これに加うるに、複合交通においては明らかに政治家や鉄道当局によっていわゆる無人交通 (unbegleiteter Verkehr) に、すなわちコンテナおよび *Wechselaufbauten* [*Lkw-Auflieger* 荷台車の意か?] に傾かされてしまう。しかし外国には道路輸送業者はごく僅かしか発着駅附近に拠点を置いていないので、さらに外国領の長距離区間を〔そのまま鉄道によって〕定期的に運送しなければならない。この点で輸送取扱業 (Speditionsgewerbe) の絶対優位が示される。輸送取扱業者は貨物のかなりの部分を自社所有の車輛と人員で運送するからだ。そのかぎりでは道路の過密を現実には軽減するためには、まさしく有人交通 (begleiteter Verkehr) を、すなわちいわゆる「走る国道」(rollende Landstraße) を市場で魅力あるものに作り上げる必要がある¹⁶⁾。有人交通を考慮することなしに道路貨物交通への転換 (Umlenkung) を目指すすべての計画が、かくて市場の重要な諸現実を見落してしまうのである。このことはエネルギー問題の観点からすれば遺憾なことかもしれない。しかし複合交通による道路負担軽減戦略の成果はこのような市場重視策に依存しているのだ。

総じてヨーロッパにおける議論では道路貨物輸送の問題が過大評価されている。比較的新しい調査 (*Prognos 1987*) によれば、外国の貨物自動車による道路貨物通過輸送は、調査対象となった13のヨーロッパ諸国のどの国において

も2%の占有率を越えていない。オーストリアとユーゴスラビアを除けば1%にも満たない(計算単位 1乗用車100万 km)。この数値は乗用車交通を含む全道路交通に基いている。ただ道路貨物交通だけを問題とするならば(計算単位 t・km)、外国車による通過輸送比率はオーストリアで約18%と最大となり、これに次いでユーゴスラビアの12%、デンマークの11%である。スイスは、その厳しい規制政策を考えれば驚くにあたらないが、3%弱で八位に来るにすぎない。ドイツ連邦共和国とフランスは外国車通過輸送比率は約5%で、第五位および第六位を占める。

この調査の中のさる叙述が興味深い。貨物交通を道路から鉄道に移すことはオーストリアのアルプス横断交通において約三分の一にも達する、眼にみえる負担軽減をもたらすだろうが、鉄道は当面克服できない輸送能力の難題にぶつかることになるだろう。ゆえに政治的観点からアルプス横断道路貨物交通の増大が鉄道に転移することになるならば、抜本的な拡張政策や組織上かつ価格上の発想の転換が必要となるであろう。そのようなことが近い将来に可能であるか否かは、これまでの経験によればきわめて疑わしい。

重要な鉄道路線に生じている輸送能力問題においても、またとくに主要空港に関する隘路の議論においても、経済学者には状況判断は困難である。多くの場合もっぱら技術的観点から行われる隘路議論はきわめて不十分なものである。隘路はつねに何らかの価格構造という背景の下でのみ規定することができる。今日ヨーロッパのいくつかの国において、とりわけドイツ連邦共和国において、特定の週日と特定の時間帯に主要鉄道の交通事情が完全に過密化し、それにもかかわらず本来必要な差異価格の導入が行われていないという状況がみられる。短期的には輸送力増強を行えない場合に、価格差異化は緊急需要を選別し、かくて価格上乘せや割引価格を通して需要を分散し、隘路の幅を広げること狙っている。フランスの TGV で差別的

16) ドイツ連邦鉄道がアルプス越えでミュンヘン-ベローナ間を毎日運行している、貨物自動車を丸ごと運ぶいわゆる *Huckepack* の列車名。インゴルシュタットからは *Shuttle* と呼ばれる荷台車のみを運ぶ列車が運行している。Der Spiegel, 1990 (Nr. 35).

追加料金制度が導入されているのに、他国の鉄道会社は経済的に正当化できない統一運賃制を依然として採用している。これは反復する最大負荷とこれから生ずる経営業務の混乱とは無関係に決められているのだ。この批判はもっと厳しく空港に向けられよう。ドイツ連邦共和国で目立って盛り上りを見せている隘路議論はきわめてあてにならない。経済的観点からすると、そもそも隘路が存在するということはこれまで証明されていないのだ。いささか極論になるかもしれないが、こう定式化できよう。問題とされている技術的隘路は空港の価格政策により「銭入れ口」で (bei den slots) 創り出されたものだ。空港、週日、時間帯の過密状態に対応した着陸料と安全飛行措置料とを大幅に差異化することによって、隘路状況の緩和が可能となるであろう。もっとも混雑している空港から割引料金の飛行機を発着させ、同時に緊急に必要な出張交通に絶えざる遅延を強いるというのは、経済的にまったく馬鹿げたことである。この点でかなりの政策需要がまだ存在する。たとえば航空会社も空港会社も価格政策のかかる経済化 (Ökonomisierung) には反対しようともである。かれらの反対行動は理解できるが、結局問題を尖鋭化させるだけなのだ。

⑤ 西ヨーロッパの交通構造基盤における隘路状況の除去は、単に環境保護の重視や一般的社会政策的評価との調和の問題にとどまらない。これに加えて現実的な金融上の諸困難があり、これは交通構造基盤投資の資本濃度の高さに照らせば驚くには当たらない。他方でこの金融上の諸問題が、道路交通に対する高額の特別料金負担によって莫大な収入を上げながら、これのきわめて僅かな部分しか道路構造基盤政策のために支出しないような諸国においても、顕在化しているのは驚くべきことである。ここで示されるのは、道路交通がその他の多くの支出項目に対する資金源として重視されているということである。ドイツ連邦共和国はこの点であまり自慢にならない例を示している。本来道路交通には、道路構造基盤の利用者がきわめて積極的

支払いに応じるので資金問題は存在しないはずだ。問題はもっぱら高負担にもかかわらず徴収された資金が他の国家支出に振り向けられることから生ずる。このことはたしかに原則としては完全に政治的に正当化される行動様式である。しかし同時に、国民経済の社会的、経済的發展にとって重要な交通構造基盤という潜勢的要因が質的にも量的にも必要に応じて整備されえないならば、これから重大な問題が生ずる。効率的交通構造基盤がどのような国民経済的価値を持ち、必要な補充投資、維持措置、重要な拡大投資等を怠るならばこれの実質価値がいかに急速に劣化するものであるかについて、社会はまだ十分に認識していない。

これに対して真の資金問題は鉄道構造基盤の量的、質的改善のための投資が生み出す。この点では二つの問題領域を区別しなければならない。第一に、何度も議論され最初の供用区間においてすでに実現し、数年ならずしてより明確な形をとる西ヨーロッパ鉄道の高速体系である。ヨーロッパの鉄道会社は1989年2月に一つの研究報告を公表した。そこではヨーロッパ高速鉄道網の構想が謳われている。20~30年間に三つの建設段階を踏んで約900億 ECU の投資が行われるべきであり、これによって高速鉄道網は約3万 km の路線距離を持つにいたるであろう。このもっぱら旅客交通のための鉄道網は現在の旅客交通量の四倍以上をこなすことができるはずである。同時にこの研究の筆者はこの投資が利益を生むと考えている。勿論この点では強い疑義が出されている。ことに該研究がきわめて印象的な好経営成績を出しているパリ-リヨンの TGV を基礎にしているものであるからなおのことである。この成果は他の多くの路線計画にも当てはめられるものではけっしてない。むしろ現在建設中のあるいは計画中のドイツ連邦共和国やフランスの高速路線に対する予測は、旅客交通をもってしては費用を何とか賄うことも不可能であるということである。さらにこのような予測では、多くの場合強化され質的に改善された貨物交通によって必要な収入が確保さ

れるであろうと考えられている。このことは勿論、貨物交通の増分の巨大な可能性を利用し尽くすことが可能であるということを含意している。しかしそのための手掛りとなるものをこれまでの予想はまったく提示していない。むしろ鉄道は現在の（低い）市場占有率を何とか維持することができれば、それで満足しなければならない。いくつかの鉄道は好況であった1988鉦山年度（Montanjahr）の絶対量を長期にわたって安定することができれば、すでに非常な成果とみなしている。

しかしこのことは事実上、資金問題を意味している。なぜなら西ヨーロッパ諸国は一般会計からこの桁数の資金を捻出する意志もなければできもしないからである。他方で鉄道用役の需要者の支払い意欲をあまり強めることはできない。なぜなら道路交通の体系特性に由来する利点がこれを制約するからである。統合交通市場の完成を睨んだ EC 委員会から交通相理事会（Verkehrsministerrat）に提案された交通構造基盤の領域における行動計画は、交通路建設のための緊急政策に 6 億 3 千万 ECU を見込んでいる。どのような経済合理的基準に基いてこの資金が支出されるのかは不明である。むしろ何よりも政治的要求を満足するために、多くの国において個別計画に資金供与がなされる危険が存在する。このような「ばらまき原則」（Gießkannenprinzip）は合理的交通構造基盤政策とはまるでなじまない。

他方でアルプス横断鉄道交通のための投資にも資金問題が存在する。たしかにスイスはその新アルプス横断路線を自己資金で敷設したいと声明してはいる。しかしオーストリアは明らかに EC 資金を欲しがっている。この問題では効率的アルプス横断路線建設に EC が強い関心を持っているので、何らかの EC の資金協力がいずれにせよ考慮され、実現することになるだろう。

ヨーロッパ鉄道交通におけるその他の輸送量の多い区間に関しては、すでに三月初めにアルプス横断交通に関するフランクフルトでの会議

で提出された、鉄道構造基盤の強化と管理のためのヨーロッパ代表機関（Agentur）を創設すべしとの案が慎重に検討されなければならない。この機関に諸計画が集中し、資金問題も集中的に解決されることになる。資金市場からの調達資金と、各国からの補充資金供与とから成る特別基金の創設は予想されることだ。利用料に関する再資金調達の可能性に照らして、もっぱら資本市場だけからの調達に頼るのは無理のように思われる。しかし必要収入の大部分を鉄道構造基盤利用者の支払いによって生み出すべく、総じて努力すべきである。その際従来の国別の鉄道会社のほかに、高価値の鉄道用役の新しい供給者もまた生み出されることが想像できるというものだ。すべてのこのような構想は勿論、まだすぐれて将来を問題にしているかのごときものように見える。なぜなら現在のところこのような統合的かつ包括的解決を実践する準備も能力も、各国政府と国別鉄道会社に認めることができないからである。残念ながら鉄道は輸送分野においてもっとも強く伝統的、民族的発想に向いがちな供給者なのだ。その際指摘されるべきことは、このような技術領域における国家的志向が国別の鉄道部品工業によっても支えられているということである。

航空においてはいかなる一般的資金問題も見出せない。必要な投資がとりわけ安全飛行の分野で相当な額に達しているにしてもである。比較的高い料金、とりわけ容量状況に対応した料金差異化によって収益性は著しく高まった。このことが航空料金を引き上げているとはいえである。航空用役が原則的には安価であるということにわたくしたちは馴れきっている。実際の航空用役は大きな費用を生ぜしめるものであり、それは需要者によっても負担されるべきであり、このことが航空用役需要の減少を惹き起こすことになる時でさえもしかりであるということ、卒直に認めなければならない。しかもおそらくこれは望ましい効果でさえある。ただ、引き上げられた料金によって取得される収入は容量状況の改善にも使われるということが確認されな

ければなるまい。このような要請が現実に満されることは無論ないのだが。

⑥ 道路構造基盤領域における容量隘路、道路貨物交通の通行費用 (Wegekosten) に対するきわめて問題の多い議論、いわゆる人為的費用 (Künstliche Kosten, 道路関連の特別料金) の調和の進展がみられないこと、これらの結果として EC 委員会が1987年以来調和原則として属地主義 (Territorialitätsprinzip) を打ち出すに至った。該委員会はかくて数十年にもわたって行われてきたやり方、諸料金の調和を国籍主義 (Nationalitätsprinzip) で行うという道を捨てたのである。

属地主義は一見したところまた一般世論に対して魅力的であるように見える。なぜならそれは発生者主義 (Verursacherprinzip) に従っているとしているからである。しかし実際のところは、属地主義の適用はヨーロッパ統合における基本的な後退を意味しているのである。このことは要点を並べて言えば以下のような理由に基く。

(i) 属地主義は新しい租税国境を作り出す。なぜなら EC 各国のすべての自動車用役が把握されなければならないからだ。一つの統合された域内市場と一致しうるのは、EC 全域に及び財政調整と結びつく調和のとれた国籍主義だけである。

(ii) 属地主義の適用は、相異なる EC 諸国での個々の自動車の各運行を把握し計算することから生ずる業務費用の著増を惹き起す。この解決方法はこれまでただ大雑把な枠内で議論されてきただけである。あるいは最高の技術水準に基いた人工衛星による把握と納税済証による解決 (Vignettenlösung) との間の妥協になるかもしれない。後者の意味するところは、各国からそれぞれ特別の納税済証を購入しなければならないということである。

(iii) 属地主義は記録された通行行動に対応する貨幣価値を与えることができるように、一つの等価仮説を必要とする。等価仮説として EC 委員会は通行費との関係を選び出した。その際、

道路に関する議論が方法上も成果の有効性についても、交通論と交通政策におけるもっとも問題の多い領域に属しているということは考慮されていない。様々な試行にもかかわらず EC 委員会は、通行費算定の方法に関する EC 内部の合意を何とか生み出すことにも成功していない。その結果属地主義の枠内で各国はそれぞれの通行費観念に則り、道路貨物輸送に対する通行費を算定し徴収するであろう。実に様々な方法上の問題のためにここできわめて大きい操作可能性が生ずる。それは結局すべての地域の立地条件に影響を及ぼすのである。

そのかぎりにおいて属地主義適用の要請にはきわめて慎重に対処しなければならない。属地主義を先取りしたものとして、1990年1月1日から予定されているドイツ連邦共和国における重量貨物自動車に対する道路利用料金を上げることができ¹⁷⁾。外国の貨物自動車は年間1500～3200 ECU の道路利用料金が課せられることになっており、支払済証使用が予定されている。この方式が選ばれたのはきわめて高率のドイツの自動車税の引下げを妨げるためであり、しかもきわめて問題の多い通行費計算の結果と、道路貨物輸送から鉄道を守る必要性とを口実にしているのである。EC 委員会が予定している属地主義はこの関連においてドイツ交通政策の恰好の口実となった。ここで軽視することのできないことは、道路利用料金 (Straßenbenutzungsgebühr) による財政収入は一般会計に当てられるのであって、道路支出に当てられるのではないということである。かくて道路使用公課の使用料としての性格が不合理に歪めら

17) ドイツにおける高速道路通行料金制度の導入は世論の激しい批判を浴び、さらにヨーロッパ裁判所によるローマ条約第76条に背くとの判決もあり、1990年末にこれの代替案として石油税引上げ案が浮上してきた。Der Spiegel, 24. 12. 1990. (Nr. 52). そして1991年5月14日、連邦議会は与野党間の激しい討議の末1991年7月1日からの石油税引き上げを含む増税案を可決した。これによりリットル当り加鉛ガソリンは67→92 pf, 無鉛ガソリンは60→82 pf, ディーゼル油は44.15→54.15 pf, 軽燃料油は5.66→8 pfにそれぞれ引き上げられた。この増税は旧東ドイツ地域の経済再健のために必要とされた。Frankfurter Allgemeine Zeitung, 1991年5月15日付。

れてしまう。道路使用料は事実上租税として扱われ、財源不特定原則 (das Prinzip der Non-affektation) に従うのである。しかし使用料の基本的性格は給付との直接の関連、すなわち給付・反対給付原則〔に則っていること〕である。

これまで資金調達の可能性、隘路、統合政策に適う調和戦略について多くのことが言われてきた。しかしこれらの構想のすべてが限界を持っている。国益の不一致、各国において該問題と激しく競り合う他の諸政策目的は合理的で諸国を包摂するような (staatenübergreifend) 交通構造基盤〔整備〕を妨げている。これはとりわけ輸送部門一般、なかんずく交通構造基盤が全経済構造の中で占める位置が十分に認識されていないことに由来する。たしかにヨーロッパの全消費者と全生産者が交通構造基盤を実際に利用している。しかしこれまでは後に響く障害は例外的にしかなかった。このような障害が市民の意識の中で不快に感じられた時初めて、交通構造基盤政策をより合理的なものにしていく強い圧力が生み出されると言うてよいだろう。しかし今度は交通構造基盤政策の計画から実現にいたるまで時間がかかりすぎるため、社会的、経済的發展に対して計算し難い否定的効果が生み出されると、言わざるをえないのである。

(3) *Jean Chapon* (フランス荷積人組合長、フランス経営者連盟交通部長)：交通利用者の期待

① 勿論わたくしはフランスの輸送関係者の状態について意見を述べるが、これは全ヨーロッパの荷積業者 (Verlader) の状態でもあると言っても潜越ではないだろう。したがってわたくしの見解がロームベルク氏の見解と似ているとしても驚くことではない。

② どの企業も、ヨーロッパを世界の他の経済大国 (Wirtschaftsmächte) と比肩できる強力な一つの経済単位にすることの必要性を理解している。当初は当然のことながら EC 12カ国の枠内でそれは実現されなければならない。しかしその際自己の利益を近隣諸国の利益と切り離して考えることはできないということも銘

記すべきである。すなわち、地理的にみたより広い意味でのヨーロッパ共同体の利益ということである。

この域内市場は世界から切り離された砦となつてはならず、将来はもっと広く開放されなければならない。すなわち、現在すでにある競争は一層烈しくなり、将来のヨーロッパはこの意味で一つの試練となるだろう。唯一の可能性は各企業がその競争力を高め、その経営資源 (Leistungsfähigkeit) を徹底的に利用することである。そのためには何よりもまず供給改善の努力、良心的な行政、革新精神の持続、たとえ地球の裏側であろうと購買力に富む需要がある所に売り込む努力！ が必要である。換言すれば、顧客の要求に応えるためにたえず内容を改善していく旅客と貨物の流通の増大である。したがって輸送制度も、さらには供給体制そのものも一層重要になっていくのである。

ヨーロッパ諸企業は、この意味において輸送制度がもはや避けることのできない負荷なのではなく、競争力の切札となることを望んでいる。すなわち、かれらは輸送分野を自己の企業活動に完全に統合し、またその外部的、内部的構造を輸送分野に適合させる必要性を自覚している。このことはたとえばかれらの集荷、発送センターの合理化によって示されている。その際諸企業は輸送費を軽減する立地を選んだだけではなく、とりわけ戦略的観点から自己の地位を強化するような立地をも選んだはずである。かくて、たえず発展していく広大な域内市場に対して最良の立地を見出すために、諸企業はいまや行動しなければならないのだ。この域内市場は今日すでに輸送の流れを規定しており、それゆえ運送取扱業者 (Spediteur) の将来の活動をも規定しているのだ。

③ 諸企業は、十分に機能する輸送体系の構築を可能にしてくれる政策が策定され執行されることを期待している。それは

- (i) 商品流通の様式と重要性に容量 (Kapazität) と品質の点で適合する構造基盤と輸送手段一式 (Fuhrpark)

- (ii) 利用者の期待に応える用役を提供できる専門業者 *Fachkräfte* (運送取扱業者およびその従業員 *Hilfskräfte*)

- (iii) 輸送政策の全関係者のための行動準則 *Spielregeln* (当局, 専門業者, 利用者)

最後の点に関して言えば, 経済的, 社会的進歩の最大の推進力である企業活動の自由 (*Unternehmensfreiheit*) は特定の準則の下で機能する。すなわち,

- (i) これらの準則は利用者と用役提供者との間に均衡のとれた関係を生み出すことを可能にしなければならない。
- (ii) 同様のことが専門業者とその従業員との関係にも該当する。
- (iii) 輸送制度は全体の利益に役立たなければならない。とりわけ安全を保障し, 環境を保護し, 生活の質を改善するものでなければならない。

十分に機能する企業活動の自由の前提は健全な競争である。この枠内で企業活動の自由は次のことを可能にしなければならない。

- (i) 輸送制度の専門業者が〔自由に〕本拠地を選びその用役を提供できること,
- (ii) 利用者が輸送をどういう方法で実施するか (自身あるいは専門業者によって) を決定し, また輸送形態と運送取扱業者とを自分自身で選択できること,
- (iii) 輸送契約の双方の当事者はその内容を価格および他の諸条件について双方で決定すること。

以上が輸送制度政策に対する利用者の全般的期待である。かれらはその契約相手たる輸送専門業者および中央, 地方政府当局にその期待を寄せているのである。

④ 専門業者の立地および用役提供の自由はローマ条約で謳われており, 1985年の EC 裁判所判決は EC 責任者にこの権利を実現させることを命じている。

道路輸送の分野ではヨーロッパ内部の割当を大幅に引き上げることによって進歩が達成された。産業用車輛の賃貸はまだ制限されており,

一つの職種を異る地域で同時に営むことは禁止されている。産業用車輛の賃貸が完全には自由化されていないことを正当化するものは何もない。賃貸によって利用者は伸縮性を保持し, 自身で輸送手段を保有する必要がなくなる。そうでなければかれは当然に自己保有輸送手段 (*Fuhrpark*) を完全稼働させようとするだろう。かれが一台 (隻) の輸送手段を借り入れるならば, かれは世の運送取扱業者により多くの仕事を提供するのである。自由賃貸が可能な諸国でこれらの専門業者が貸手であると同時に運送取扱業者であることは, 経験が示している。

立地規制 (*Ortsgebundenheit*) の自由化はローマ条約の適用を意味するだけではなく, 自己保有輸送手段の過密利用の軽減をも可能にする。したがってそれはヨーロッパ輸送政策の構築のための重要な階梯を意味する。なぜならこれはすべての国において各運送取扱業者を「完全操業の事業者」 (*ganzer Arbeiter*) にするからである。しかしまさにそれゆえに, この自由化は EC におけるすべての運送取扱業者にとって厄介な問題なのだ。とりわけ遠隔地からの注文には十分に対応できず, 輸送提供が, すなわち競争が「自己の縄張り」においても増大することを快しとしない業者にとってはそうである。このことは, いかなる意味においても平等の競争条件を保証することが, 他の分野にましてこの分野において重要なのだということにほかならない。すなわち, 技術的分野では輸送手段の重量と寸法 (*Größe*) の調和によって, 社会的分野では労働時間の平準化 (*Angleichung*) によって, 租税分野では全公租負担 (燃料税から自動車税に至る) の平準化によって, また国によって異なる不平等な規制や罰則を除去することによって保証することだ。この平準化の実現は考えられているほど困難ではない。

これに加えて租税上の問題がある。ただちにすべての税率統一を望むわけではないにしても。道路交通の分野で構造基盤費用の妥当な算定を可能にすると思われる一つの解答は,

一台の自動車に対して支払われるべき全公租を燃料に対する唯一の公課に集約してしまうことだろう。その際軽量車輛 (schwächere Fahrzeuge) は特別の権利を与えられることになる。こうして社会一般 (die Allgemeinheit) にとっての損耗費用が燃料消費には比例せず、また一台の乗用車は一台の貨物自動車より構造基盤に与える負荷が小さいという事実が考慮に入れられることになる。

この調和の実現に至るまで自由化を着実に推し進めて行くことにより、変化がもたらされ、しかも専門業者に過度に不安を抱かせないで済むだろう。これはたとえば割当制によって起りうる。すなわち、各国に対してその国内および国際輸送の比重に従って認可されるものである。これによりある国の特定数の業者に対して、その国内での取引比率を限度として他の国においても業務を行うことが可能になる。当初はこの改善は微々たるものかもしれない。しかし次第に完全自由化に向かっていくことになるのだ。競争条件の平準化が実現されうるまで、機会均等は属地主義の適用によってのみ保証されうる。これはいくつかの実践上の問題を生み出すが、本来利用者に対してのというよりも行政当局に対してのものである。経済国境が完全に撤廃されないかぎり、当該業務が自由に行われるべき国家領域での税関における申告 (Erklärung) だけで、統制は十分に可能であろう。外国の運送取扱業者は自国の規則とまったく同様に当該国の規則を尊重しなければならない (追加的に起りうることに對して、たとえば燃料課税、労働法、車軸税等において各国当局が補償を行うならば)。

おそらくこのことはいささか複雑であり、一見「あまりヨーロッパ的ではない」(なぜなら属地主義は経済国境の維持を前提としているからだ)。しかし現実に対する理解が不十分であるならば (公課負担の差異はすべてを合算するならばそれほど大きなものではない)、自由な業務地の選択のための自由化過程の第一歩を示すことになる不可欠の進歩が不可能であるばか

りか、EC 加盟国における一つの職業階層の経済状況を根本的に変えることもできないのだ。このことは、暫定的措置を問題としているだけになおのことあてはまる。この点でわたくしはアーバレ教授と同じく、この体系は最終的解決を示すものではないという意見である。しかし、根本的な調和に基く完全な自由化への道程の新しい一歩が踏み出される前に、その影響を観察することは可能だろう。それは国籍主義と属地主義との間の選択を無意味なものにするだろう。

⑤ 輸送方式とその運送取扱業者を選択する荷積業者の自由に関して言えば、一つの輸送方式が自己を維持するに足る市場占有率を獲得しようとするならば、それは魅力的であり、利用者に競争力を生ぜしめる条件を提供しなければならない。その業務 (Handel) の厳格な分割は競争力を保証しないであろう。当然に、狭隘な地域におけるあるいは危険物に対する安全と環境保護の考慮が、特定の輸送方式を拒否することはありうる。このことは勿論利用者に魅力のない、また競争力を生ぜしめない輸送様式を強制するための口実にはなりえない。これらの考慮は、かかる禁止の経済的結果を考え、これを安全と環境保護から生ずる利益と比較考量する真剣な検討から出てくるものでなければならない。これは国家の財政的支援を正当化する。それはこれらの利益によって国家が利益を得るからである。財政支援はとりわけ複合輸送の貨物積換施設に対して行われ、かくて負担を軽減しうる。さらにこれは、要求された輸送様式が利用されるための最大の可能性を生む。

「交代制度」(Abwechslungs-Praxis) によっては、運送取扱業者に競争力を強めその商人的「攻撃欲」(Angriffslust) を強めるために必要な努力をあえて行おうとする意欲は生まれない。自己の用役を提供する順番が来るまで運送取扱業者が待機しなければならないことは、荷積業者が自分の運送取扱業者を自由に選べないことにもなるのだが、供給過剰の場合に暫定的措置として認められるにすぎない。この順番制が厳格に維持されるならば、輸送能力を自分

で調節できない業者は遅かれ早かれ破産する。この悲しむべき実例を今日内水航行が示している。

それゆえ、EC がこの弊害を根底から除去するための手段を講じることは当然であるし、EC 加盟諸国が、この点でとくにフランスを念頭に置いていることをお許しいただきたいのだが、その社会的側面が多くの場合軽視されている問題の解決のために、それぞれ必要な国別措置を講じることが望ましい。さらに望むべきことは、たとえ運送取扱業者からの圧力がどんなに強かろうと、何らかの形で「交代制度」に似ているか、これをさらに拡大あるいは強化するような制度の導入の試みに、今日以降どの加盟国も妥協しないことである。

⑥ 運送取扱業者と荷積業者との間で輸送契約を交渉する自由は、同じく効率的輸送体系の決定的前提の一つである。なぜならそれは個々の契約当事者、すなわち顧客と供給者とに完全に責任を負わせる唯一つの可能性だからだ。このことは全経済にも該当する。なぜならこの分野であろうとなかろうと、経済的制限は危機的状況の下でのみ正当化されえ、これが続くかぎりにおいて維持することが許されるにすぎないからだ。これはフランスが示している。ここでは強制的道路運賃制度 (TRO) は結局遵守されなかった。なぜならそれは単にもはや遵守されえなかったからである。これを生み出した理由はもはや存在しなかった。TRO や他の諸規制を惜しむ者は、何人かの荷積業者から受ける価格圧力を嘆くこともよもや忘れはしまい。さる石油会社の社長としての私の経験によって、すべての運送取扱業者、道路、河川、鉄道、海上、航空運送取扱業者は、その燃料と潤滑油の購入の際の競争を上手に利用することができる。同じことが車輛、タイヤ等の購入の際にも当てはまる。ヨーロッパ建設の利用者が期待するものは、運送取扱業者が他のすべての業者と同じように「専門業者」になることであり、また、かれらが市場法則を受け入れ、機会均等を保証する準則を各国および EC の

当局が設定次第、自ら競争力を高めるために必要な努力を組織上も構造転換においても生産性においても払うことである。

それゆえ当事者に、とりわけ中小の輸送、荷積企業に、かれらが要求される品質と要求される用役に対する正常価格を守ることができるような、助言を与えることが重要である。これが非公式の道路運賃制度 (これは基本方針だけを示す) の目的であり、これは最近フランスに導入され、正常な条件の下で業務を行う企業の自己費用に基いている。価格とはまったく関係のない他の諸条件に対しても、また1982年12月の国内輸送の方針に関する法律によって挙げられた標準契約にとっても該当する。たとえ成文契約の成立に至らなかったとしてもこれは重視されるべきである。このフランスの経験が (これによって「自由」に習熟するはずである)、次第に管理経済から脱しようとしているわたくしたちの取引先に教訓を与えてくれることを期待する。

⑦ 低価格を妨げるために国家当局はもっと踏み込むべきかという問題については、この低価格の原因を探らなければならない。当局のこの異常事態 (Anomalitäten) に対する介入は、これが不正な競争から生じた時にのみ正当化できる。EC が1986年12月31日の規則 (Verordnung) を制定し、不正競争に対抗する手段を講じることを可能にしたのは完全に正当化できる。ヨーロッパの海運会社は第三国による不正競争によって脅かされる恐れがある。この命令は、健全な競争の規則を守らずかくて EC 商船隊の生存を脅かすかもしれない第三国の商船隊に対して、ヨーロッパ商船隊を守るというきわめて重要な目的に資するものである。EC 経済はヨーロッパ企業によって統制されなければならない自己の商船隊を、実際のところ必要としている。

勿論この「良性の」規則も正しく適用されなければならない。すべての荷積業者とおそらく二、三のヨーロッパ海運業者の下での最初の経験は、きわめて強い疑惑を惹き起したことを確

認しておかなければならない。オーストラリアとの取引関係について韓国の現代海運に対する批判はまったく根拠のないものであるが、他の多くの海運業者に対しても、ヨーロッパの海運業者に対しても浴びせられる恐れがある。EC委員会によって講じられた手続きの合法性(Ordnungsmäßigkeit)はきわめて疑わしく、ヨーロッパ官僚が公正価格を決定するために用いる手段も同様にきわめて疑わしい。この手続き(Operation)の直接の結果は、ヨーロッパ工業がアメリカあるいは極東の競争相手に対して競争に負けるということであった。ヨーロッパ、オーストラリア間の二、三の通商路をじきに失う羽目になってしまったのだ。ECの工業家の間に健全な競争を惹き起すことは良い。しかしかれらが疑わしい、第三国から生まれる競争にも直面しなければならないということは、残念ながら忘れられている。

この問題は二匹の蠅を一本の蠅取りで叩き落とすことによって、もっとうまく解決できる。ヨーロッパの運送取扱業者が競争力を保持できるよう図らなければならない。かれら自身の競争力はかれらの顧客の競争力を強め、顧客はかれらに対する注文を増大する。それゆえ海運取扱業者のために積極的措置を講じることは緊急の必要事なのだ。これはたとえば、会社と従業員に対する課税体系をその輸出活動に均衡させ、その投資を資金的にもっと援助することによって行われうる。それゆえ人間も自然も尊重しない諸国に対して断固たる処置をとり、ヨーロッパ海運業者によって打ち出された規制を無視して、乗組員の待遇が劣悪であり環境を脅かすような船に対して、ヨーロッパの港を閉ざすことも必要なのだ。規制を尊重しないがためにヨーロッパとの取引から閉め出される海運業者は存続がきわめて難しく、したがって特定の船舶にはあまり厳しい処置を講じない諸国の荷積業者にはもはや何の利益も与えられないだろう。

しかしヨーロッパ水運の延命策は介入主義的政策に求められるべきではない。それは業務の厳しい割当てに導くだけであり、また荷積業者

はその運送取扱業者をもはや自由に選ぶことができないという結果に導くのだ。これまで開かれた諸会議の本来の目的は、発展途上国が自国の商船隊を持つことができるようにすることだった。しかし実際の結果は、とりわけいくつかの二国間協定の枠内で荷積業者がまだ目的国の船籍になったことのない船舶に〔自国籍船に〕その取扱貨物を積み込まなければならなくなったことだ。加うるに当該規則あるいは二国間協定に律されていない他の航路で一般的な、より高い運賃を支払わなければならなかった。これらの荷積業者はヨーロッパの競争者と較べて優遇されすぎている。このような行動秩序(Verhaltensordnung)を変える会議は、したがってヨーロッパの荷積業者の状態をけっして悪化させてはならない。その反対に、EC加盟諸国とECはこの規則の拡大に断固として反対すべきである。アウトサイダー船に対しても、この命令の外の取引に対しても、通常貨物以外のものに対してもである。

この意味において、EC加盟国において第三国の利益になるように活動している「監視会社」(Überwachungsgesellschaften)の行動を終らせることがECにとって得策であろう。これらの会社は、買手と売手との間の正しい契約を監視することにあるはずの目的を逸脱しているのである。二、三のヨーロッパ諸国(ドイツ連邦共和国とスイス)はさらに輸出に害が及ぶ危険に気づき、監視会社に対しそのような好しからぬ行動を禁止する法律を制定した。ECはヨーロッパ企業間の機会均等という目的のために、ドイツ連邦共和国ですでに施行されているのと同様の手段を講じなければならない。こうしてECは輸出業者を正当に保護することになるのだ。この措置はECの全経済に利益を及ぼし、運送取扱業者の経済状態にも有利な作用を及ぼすだろう。なぜなら荷積業者の競争力がいささかでも低下すればその活動に影響をもたらし、次でそのまま運送取扱業者の活動にもはね返るからである。

⑧ 商品流通からの要請に適合した構造基盤

は効率的輸送体系に不可欠であり、また空間秩序にとっても最善の解決策である。構造基盤は企業の立地選択に際して何らかの資金援助よりも妥当で効果的に作用する。したがってヨーロッパ地域の実際の構脚となるような十分に組み立てられた構造基盤の実現を支持することは、EC の課題である。この援助は加盟諸国の資金事情ばかりでなく、二、三の国を貫通する通過路として機能する路線の有用性をも考慮しなければならない。このことは、これらの諸国にその交通網の効率を高めるための追加的な維持費と投資を必要とさせる。それゆえヨーロッパ中部の諸国〔スイスとオーストリア〕を周辺部諸国と同様に支援することは当を得たことである。

構造基盤の特性 (Eigenschaft) を検討し確定することは疑いもなく政府 (öffentliche Hand) の課題である。これに対して資金調達には民間資金に仰ぐこともきる。すなわち、負担を道路使用料金で賄うことができる時にはつねにである。これによって公的資金を、道路使用料金で賄うことのできない計画のために使うことができよう。民間からの資金調達が計画の公共性にそぐわないということはまったくない。当局は利用者が平等に取り扱われ、とくにその国籍による差別を受けないことを保証する。これは当然に構造基盤が完全に公的資金によって建設された時にとくに当てはまる。勿論利用者には資金調達への参与が要請されるとしても (自国民には租税納入によって、外国人には道路使用料金あるいは特別の「標証」 *Plakette* によって)、これは制度を透明なものにし、すべての者に被差別感を持たせないことにただちにつながるものではない。

すべての者が道路使用料金を支払うとしても、これは正当化されるだろう。なぜなら有料道路を利用する必要はなく、無料の、それほど整備されていない道路を迂回することもできるからだ。フランスではそのような状況にあり、ここでは道路使用料金が支払われるべき高速道路を利用しながらない時には、「無料」の国道を利用することもできるのだ。

⑨ 結論：取引当事間の共通の言葉の必要性。構造基盤と取引需要に対応した輸送手段一式、資格を備え経営的に健全な専門業者、健全な競争の枠内における企業の自由〔の原則〕に基いた行動準則、これこそ荷積業者がヨーロッパ建設から期待している輸送政策なのだ。かれらはまた、運送取扱業者とその顧客たる荷積業者との行動が、同一の商工業種に従事している取引相手のそれであることをも期待している。しかも一方が他方を支配しようとはしないことをもである。なぜなら双方の利益は一致しているからだ。

この結合は双方がそれぞれ「完全な」当事者とみなされる一つの協力関係 (Partnerschaft) という結合でなければならないので、両者間で明確に理解できる一つの言語が存在しなければならない。わたくしの提案は電子計算機の使用の必要性からも要請される新しい言語なのだ。これにより取引過程において資料と情報を交換できる。これまでもましてわたくしたちは資料交換のための共通の言語を創り出すために傾注しなければならない。これによって、EC の 12〔9〕¹⁸⁾ 国語の並存が投げかけている諸問題を克服することができるのである。

幸いなことにわたくしたちは無から出発するのではない。*EDIFACT*〔正式名称不詳〕が存在し機能している。各国および EC においていまや荷積業者、運送取扱業者、輸送関係者 (Transporthilfskräfte) は、輸送と供給の全分野を把握するためにこのすでにあるものを共に拡大していかなければならない。その際 EC が全世界に開かれており (さらに広く開かれなければならない)、対話はヨーロッパの境界を超えて行われるべきだということが忘れられてはならない。問題の大きさからして EC は、国際的次元で電子計算機言語の確定においても他の経済問題においても、重きをなすべく全力

18) EC の公用語は1991年現在、英語、フランス語、スペイン語、デンマーク語、ドイツ語、ギリシャ語、イタリア語、ネーデルラント語、ポルトガル語の九カ国語である。

を挙げる必要に迫られているのだ。

(4) *Albrecht Frohmeyer* (EC 委員会交通総局 部長 [Abteilungsleiter in der Generaldirektion Verkehr])

ストラスブール市はこの会議の課題に対する素晴らしい準備作業を重ねてくれた諸機関、ヨーロッパ会議、ライン河航行中央委員会、ヨーロッパ議會を擁している。過去においては国際機関相互間の競争意識の芽が見られないでもなかったが、今日ではすべての機関が共通の課題に向かって協力していることをますます確認できるのである。その課題とはわが大陸を経済統合を超えて文化的かつ政治的により密接に結びつけていくことである。この目標のために交通はけっして自己目的ではなく、不可欠の手段なのである。わたくしの課題は、EC 交通政策の現状と発展傾向を素描してみせることである。順次、域内市場、道路交通、内水航行、鉄道交通、航空、通過交通政策、構造基盤政策をとり上げていく。

① 域内市場 EEC 条約の中ですでに1970年に設定された「共同市場」の段階目標は、単一ヨーロッパ議定書によって1992年末までにより広くかつより深い基盤の上で果されるべきことになった。条約で謳われている五つの自由の実現と並んで重要な調和政策、構造政策が講じられることになった。とりわけ重要な支柱は間接税平準化と構造改善政策 (Strukturförderungspolitik) であり、これによって全地域が期待される統合の利益に均霑するはずである。さらにヨーロッパが世界規模の技術発展に今後とも影響力を保ちながら (maßgeblich) 参加し、同時に人間の尊厳に適う環境を守りあるいは新たに創り出せるよう保証することである。わたくしはいま意識的に「ヨーロッパ」について語り「EC」については語らなかった。まさに成立したばかりの EC 新委員会は、当委員会が全ヨーロッパに開かれていることを再三強調している。

わたくしが一般的域内市場について述べたことは、他の条件が等しい場合には統合されるべ

き交通市場に対しても該当する。これについては、諸研究に基いて1995年までに約30%の貨物輸送の全域にわたる成長を予測している。加うるに、まだ数値で表わされていない旅客交通の成長がある。1985年5月の判決によってヨーロッパ裁判所は条約に基き、もっぱら用役自由の実現を旨とする、すなわち国籍と所在地によるいかなる差別も徹廃することの法的義務を打ち出しはした。しかし共通交通政策は、競争を拡大し機能させるために見過せない社会的、技術的、国家財政の初期条件を均衡化することもまた目指さなければならない。それはまた、とりわけ中小企業の適応政策もその将来の行動の中に含まなければならないだろう。結局、統合され、交通量増大を伴う交通市場は EC 内部の十分な交通路およびヨーロッパ内部の近隣諸国との、また世界貿易相手との強力な結合を前提とするのである。これまでは国境を越える貨物交通の規制措置が共通交通政策で重視されてきた。将来は道路、鉄道、空路での旅客交通の具体的構想を固めることも必要となるであろう。

② 道路交通 1993年1月1日以降国境を越える貨物交通の割当制は一切徹廃されるとはいえ、業務用貨物自動車交通量が飛躍的に増大するだろうとは予想されていない。むしろ委員会は、予測される交通量の増加分の一部はこれまでの空車によって引き受けられるか、組立物輸送 (Werkverkehr) によって代替されると予想している。

価格規制を同時に緩めることになるが、価格水準はとりわけ交通量の大きい路線 (Relation) ではほぼ確実に幾分低下するだろう。

第二の、1985年の判決によってなお実現されるべき進歩、すなわち居住者でない企業家に国内交通 (Kabotage) を認めることは、閣僚理事会でまだ決着がついていない。あるいは6月に量的に限定された認可を、後日の十全な措置のためにある程度試験的に実施することで一致がみられるかもしれない。

競争条件の相違を縮小することに関しては3月の閣僚理事会である程度の進展が見られ、自

自動車交通という職業の資格取得についての必要条件が検討され始め、貨物自動車に対する統一の技術基準が他の車種にも拡張された。貨物自動車の速度制限について本年1月11日の委員会提案に関する閣僚理事会の議論は興味深いものであった。この分野において経済、安全、環境それぞれの利益はとくに烈しく衝突する。閣僚理事会の決定を促すための重要な貢献を、わたくしたちはヨーロッパ議会に期待している。最終結果を予想することはまだ早すぎると思う。

閣僚理事会の議論の中心となったのは依然として課税調和の解決をめぐる論戦である。アーバレ教授は、属地主義の実践と通行費とは目的適合的でありかつ実行可能なのかと、疑問を表明した。EC 委員会は1988年1月の提案を安易に行ったのではなく、国籍主義による解決の努力を10年間も無駄に続けた挙句提出したのである。この間に当委員会はこの制度の効果的運用のために閣僚理事会に対していくつかの提案を行っている。現在の認識では委員会は属地主義を堅持している。それはスイスとオーストリアを貫通する通過交通に対しても一つの解決策となるだろう。しかし該問題を管轄する委員、*Karel van Miert* は、提案されているあらゆる解決策を検討すると言明している。この大きな問題に対してもその実行可能な解決策の追求にあたり、委員会はヨーロッパ議会の支持を期待している。

② 内水航行 ヨーロッパ域内市場の諸目標はライン河航行の分野はすでに実現された。無制限のカボタージュを含めて無差別の用役の自由が存在している。過去数年間 EC はライン河航行中央委員会と密接に協力して全内水航行に対する一連の重要な規制を講じてきた。1982年に内水航行の技術的基準が確定した。1985年に閣僚理事会はライン河航行との「真の結合」を確立するための前提を決議した。1987年には内水航運業就業資格基準が定められた。最後に先月閣僚理事会はとくに重要な規定(Regelung)を決定した。内水航行の構造改善のための規則(Verordnung)である。EC 委

員会、ライン河航行中央委員会、スイスの間ですでに接触が始まっており、この規定がスイス籍船にも適用される希望が出てきた。EC 加盟国の中の関係諸国からの無利子貸付により廃棄報償金が前払いされ、事後的に業界自身によって引き受けられる制度によって、5年間に固体貨物船(Trockenfrachtschiff)で年率約10%、液体貨物船(Tankschiff)で年率15%の船腹削減を達成することになっている。

同時に、廃船処理による望ましい効果が新規投資によって相殺されてしまわないよう、金融措置が講じられなければならない。荷積業者にとってこれらの措置は取扱貨物量の高位安定をもたらすことが期待されている。内水航運の健全化のためにそれは不可欠のことである。対象となる内水航運業者の社会保障のための経過措置を閣僚理事会が講じたことも重要である。

これらの構造改革措置が効果を上げ始めたならば、EC はただちに内水航行の市場秩序のための次の手を打つことになろう。とりわけネーデルラント、ベルギー、フランス三国間の南北交通における順航制度(tour de rôle-System)に関してである。

④ 鉄道交通 各国の巨大な国鉄は1992年〔末〕の域内市場に何を予想しているのか。勿論道路交通との競争の激化である。内水航行との平行路線(Parallelrelationen)においては運賃水準の安定が関心の的であろう。

その技術的、経済的な特性から言って、鉄道は今後も人口稠密地域における旅客輸送でかけがえのない役割を演ずるであろう。人口稠密地域間の高速旅客交通はとりわけ、最新技術に合う構造基盤が時宜を得て構築されることにかかっている。

貨物交通市場の領域に対しては、アーバレ教授が需要は引き続き中、小型貨物の高速戸別輸送に有利な方向に、すなわち自明のごとく道路輸送に有利な方向に増大していくだろうと断言したのは、おそらく肯綮に中ってしよう。しかし、鉄道が停滞的(verbleibend)大量貨物交通ばかりでなく、業務用小荷物交通(gebün-

delter Verkehr mit Kaufmannsgütern) においても、すなわちとりわけ複合貨物交通においても独自の、全経済に利益を及ぼす可能性を持っていることもまた認めてよいであろう。この可能性を市場で現実化することは勿論一連の重要な前提を満たせるか否かにかかっている。それは、改善され、伸縮性に富む商品性の高い供給、国際協調の強化、政府と企業との間の権限の明確化のための新しい大綱規定、整合性を持ち全体との関連をふまえた構造基盤政策である。

これらの諸前提の少くとも二つを満たすために EC は積極的な貢献を行うだろう。すなわち、1) 政府と鉄道との経営上、財政上の権限の大綱規定。このために EC 委員会は閣僚理事会に間もなく新提案を行うだろう。2) 構造基盤の近代化。この問題については後に再論する。

⑤ スイスおよびオーストリア経由の通過交通 ここ通過交通に関するスイスおよびオーストリアと EC との交渉における諸問題にいささか触れさせていただきたい。交渉当事者は双方とも目標の意義については多分一致した認識を持っている。すなわち、EC 加盟国の南北間の商品流通の発展が交通問題で妨げられてはならないということである。通過交通 (Durchgangsverkehr) の改善が EC とスイス、オーストリアとの二地域間交通にも資するということは明白である。たとえ EC の委任内容 (Mandat) がこの側面を強調していなくてもである。〔しかし〕どのような手段をもってすればこの目的が達成されるかについて、完全な一致はまだない。

スイスとオーストリアとの考え方は、将来の交通量増大に対する解決方法は鉄道交通と複合交通による通過交通供給の改善に求められるべきであるというものである。EC 委員会と閣僚理事会はしかし、予想される交通量の増大に十全に対処するためには、この供給方式では双方がどんなに努力したところで短期的、中期的には不可能であると考えている。たしかに委員会は有人 (begleitet) および無人の複合交通—これは交通利用者の自由な選択に任せられるもの

なのだが—これの推進という構想をも共に検討するつもりではいる。しかし委員会は、代替不可能な道路交通を支障なく機能させるために必要な、行政上、構造基盤上の措置をスイスもオーストリアもさらに講じてもらいたいと強く願っている。EC 委員会が環境親和的自動車の開発の推進を重視していることは強調するまでもない。

わたくしの観方からすれば、貴連合は現実的解決策を見出す上で貴重な貢献を果すことができる。とりわけ貴連合は双方〔EC 加盟国およびスイス、オーストリア〕の立場において冷静な意見形成に与って力があるのだ。

⑥ 航空 ヨーロッパの旅客交通における航空の比率は引き続き上昇している。移動需要の増大、一人当たり所得の上昇、技術進歩、用役・価格供給の幅の拡大 (Diversifizierung)、これらはこの発展に寄与している。EC は数年来航空政策に対する独自の構想を温めてきた。域内市場の目的に照らして EC はその必要に迫られたのである。しかし委員会は強力で價格的にも有利な供給に対する交通利用者の利益関心を、経済的かつ絶対に安全な航空網による経営 (Netzbetrieb) に対する諸会社の利益関心に一致させることも、交通政策上の課題とみなしている。具体的には閣僚理事会は地域航空に対する指針によって新しい航路 (Relationen) 開設のための第一歩を踏み出し、次で1987年12月の一連の措置によって、空路容量と価格に対する規定 (Vorschrift) の固定化した体系を慎重に緩めたのである。この数年間に空港および航空安全の分野で発生した隘路問題は、いまや市場秩序の一層の緩和を空港、空域容量の問題の解決に結びつけるという課題をつきつけている。委員会は本年1月に閣僚理事会に対してこれらの問題とその EC 次元での解決のための手掛けに対する情報を送付した。閣僚理事会が〔今年〕6月にこの提案に対して建設的議論を行い、とりわけ航空安全問題のヨーロッパ次元での解決の道を開いてくれることを、わたくしたちは望んでいる。

空港過密化の部分的軽減は地域間航空（Interregionaldienst）および高速鉄道への移行に努めることによって必ず実現することができる。伸縮の料金政策も成果を上げるだろう。しかし政治家はこの手段を当然のことながら慎重に使用しなければならない。

⑦ 構造基盤政策 域内市場が機能するためには十分な交通路が不可欠であることを、わたくしはすでに冒頭で強調した。この分野において EC 諸機関はこれまできわめて限定された権限しか持っていなかった。たしかに1978年以来構造基盤問題に対する各政府高級専門家による諮問委員会ができています。しかし該委員会とはとりわけ EC の利益に関する各国の計画の調整（Abstimmung）を目的としている。委員会は加盟諸国に対する EC の優先権を貫徹するための何の手段も持ち合わせていない。その結果、加盟諸国にとっては二義的関心事でしかない多くの国境を越える結合には、その網組織と構造品質にひどい欠陥が生じている。第二の欠陥は経済力の弱い加盟国の構造基盤の立ち遅れである。この点では地域基金が役に立とう。しかしすべての地域にではない。第三の欠陥は交通路のための新技術が EC 次元ではなくしばしば国家次元で開発されるという点にある。これらの結果は次のようなものである。すなわち、利用可能資源の不十分な投入、標準の多様化、国境を越える交通の麻痺、EC 輸出能力の低下、これである。

過去数年間何度か試行した後、1988年12月にロードスでヨーロッパ理事会（Europäischer Rat, EC 加盟国政府首脳会議）が、該理事会と協力して交通路計画とその資金調達の共通政策の実行案（Lösung）を検討するよう、当方に委託した。わたくしたちは大部分の加盟国とヨーロッパ議会との支持を頼みにできる。後者は1982年以来積極的に資金調達のために努力してきたからだ。委員会はこの資金が共通の経済的、社会経済的基準に従って使用され、また会計検査（Nachkalkulation）にも十分に堪えるものでなければならないことを意識している。

この目的のためにわたくしたちは長年にわたり一つの評価制度を作り上げてきた。しかし加盟諸国の経験が示す通り、結局のところ政治が最後に物を言うのだ。将来資本市場資金の動員のためにあらゆる可能性を追求し、構造基金の資金を交通政策目的にも体系的に用い、交通路のための特殊な資金を自覚的に大計画の発足と加速のために投入することを委員会は意図している。かかる計画に EC 内部だけでも欠けてはいない。トンネル、橋梁建設、高速〔鉄道〕区間〔の建設〕、北部およびとりわけ南部における補完的高速道路、複合交通網の建設。進行中の交渉の結果次第で EC 資金は非 EC 加盟国を経由する通過交通計画のために使うことができる。

C 国境を挟む協力から国境の無い協力へ

(1) Winfried Nowak（カールスルーエ商工会議所専務理事）：序論

当連合は40年前、戦争によって破壊されたライン河沿岸諸国地域の経済再建に己の課題を見出していた。経済再建の基本条件の中に当時は交通構造基盤が数えられていた。それゆえその経済的、政治的活動の中で当連合がライン河とその支流の整備（Ausbau）および国境を越える道路、鉄道、航空に努力を傾注したのも当然のことである。しかし国境を超える協力の促進は当連合の変らぬ主要関心事であった。これは先ず構造基盤分野にみられた。しかし西ヨーロッパ諸国の経済統合の進展とともに、個々の国境地域において国境を越える協力の要請と必然性が高まってきた。国境を越える交通、経済に障害を及ぼす障壁の徹廃、国境を越える企業協力の可能性、技術移転、通信、これらは国境地域の経済にとってますます重要性を帯びてきたのである。そこで1978年に当連合の新しい機関として「国境を越える協力」部会（Arbeitsgruppe “Grenzüberschreitende Zusammenarbeit”）が設置された。当部会は今日30商工会議所を包摂しており、これらは9の地域小部会に分かれて国境を越える協力の諸問題を検討し

ている。

このシンポジウムの第二主題「国境を挟む協力から国境の無い協力へ」は国境地域間の協力の過程を跡づけ、今日到達した協力水準を明らかにしようとするだけではない。このシンポジウムの個別報告は協力形態の多様性を明らかにし、技術移転や国境を挟む通信のような今日の主要論点を紹介し、学界と行政と連繋した商工会議所間の国境を挟む協力の様態を伝えようとする。各個別報告には経済界、学界、行政当局の、たえず新しく改善されていく協業形態を案出し、修正し、9の地域作業部会における共同の経験交換によって国境を挟む協力を実りあるものにしていくような、「革新能力」が反映している。

過去4、5年は国境を挟む協力がいかに活力に満ち集中的に様々な地域で展開してきたかを示している。1992年〔末〕までの共同域内市場を睨んで、この過程はさらに加速するだろう。国境地域の商工会議所は、国境を挟む協力の新しい形態を見出す課題を手掛け、国境を挟む企業協力を強化し、技術移転を助成し、協力の手段として通信を一層高度に利用するために主導権 (maßgeblich) を握らなければならない。

(2) *Hans Kistenmacher* (カイザースラウテルン大学教授)：国境を挟む協力の新形態

① 上からの接近の必要な補完としての下からの接近 国境地域は独自の困難と戦わなければならない。各国の政治的、経済的中心地からみて辺境の位置にあることは無数の不利益を及ぼす。加うるに歴史的條件に規定された様々な発展障害がある。資本、商品、用役流通、旅客交通の自由化によって EC 内部国境の意義は減じる一方であるにもかかわらず、国境線は今後も当分多様な経済的、法律的、行政的、文化的基本条件の境界線を示し続けるだろう。したがって、国境を挟む協力の強化には将来とも大きな意義が付与されるべきである。

全経済的、国政的次元におけるヨーロッパ統合過程が上から進行する一方で、国境を挟む協力の観念は地域次元で障害と対立を除去し協力

戦略を練ることを目指す。これに対してはとりわけヨーロッパ会議からつとに強力な刺戟が与えられているのであり、これは多様な活動を生み出した。

② 国境を挟む協力の多様な形態 国境を挟む協力は多様な形態をとって実行されている。それは比較的緩やかな非公式の交流関係から、制度化され条約によって確定された機関 (Gremium) にまで至る。協力分野はほとんどすべての重要領域、とくに経済、行政、政治、科学、構造基盤、文化、教育を包摂している。経済領域ではとりわけ商工会議所がつとに国境を挟む協力を努力してきており、それはライン会議所連合の事例が印象的に示してくれている。

学術大学と研究機関の協力にも言及されるべきであろう。この協力から部分的協力機構が生まれた。その例はストラスブール大学およびカールスルーエ大学付属ドイツ・フランス・ロボット工学研究所 (Deutsch-französisches Institut für Robotik an den Universitäten Strasbourg und Karlsruhe) である。大学卒業資格と職業教育の相互認定もこれとの関連で同じく言及しておかなければならない。

③ ヨーロッパのオーバーライン地域での活動 ヨーロッパにおける制度化された目覚ましい協力のいくつかの例の中で、オーバーライン地域は第一に挙げられるべきである。ここでは問題と目的とが地域的に緊密な相互依存性のためにとくに明白になっているからである。国境を挟む機構の一つとして1963年に私法団体として *Regio Basiliensis* が生まれ、これは様々な面で今日なお指導的 (richtungsweisend) 活動を続けている。

1970年代初に非公式の作業集団によって空間、開発計画の国境を挟む課題が取り上げられた後、1975年にバーゼルと南パルツ・カールスルーエ地域におけるオーバーライン地域協力のためのドイツ・フランス・スイス間政府協定の締結に至った。これに基づいて創設された政府委員会は、三国間問題検討のための *Comité tripartite* および特殊ドイツ・フランス間問題のための

Comité bipartite と共に、オーバーライン地域における国境を挟む協力の強力な機構となったのである。個別的諸問題は特別作業部会で取り扱われ、提言のための準備が行われる。それは以下の問題領域に対して設置されている。すなわち、地域的交通政策、地域的経済政策、環境、文化、それに最近は空間秩序も加えられた。オーバーライン地域のためのこれらの公的機関によって、とりわけ相互間の情報提供、協議、調整 (*Abstimmung*) に関する国境を挟む強力な協力を軌道に乗せることができ、それとともに広汎な共通の目標設定基盤が作り出されたのである。

近隣との対話に適合した問題領域は当然に現実的に選別されなければならない。広域的構造政策、たとえば交通問題やエネルギー問題は国境を挟んだ協力にはあまり向いていない。しかし国境地域はその〔広域的〕諸要求を共同で定式化し、政治手段を駆使してそれぞれ上位の管轄機関 (*Inстанz*) に持ちこむことができる。いくつかの例を挙げると、国境を挟む交通の構造基盤上の隘路を指摘したり (*Darstellung*)、越境の際の建設上、行政上、組織上の障害を問題化することである。様々な次元における計画策定に相互に参画することもすでに確固としたものとなっている。しかし、このような諸機関でなしうることは限られていることも明らかである。

それゆえ将来の課題とヨーロッパ域内市場を睨んで、相互調整から踏み出し、共同の開発計画や具体的施策にまで至るような、広汎な国境を挟む諸活動が必要である。その際、経済界、学界、官界、政界は実現可能な諸構想 (*Konzeption*) のために一層密接な協力に努めなければならない。

公的機関と並んでオーバーラインでは依然として非公式の作業集団も活動しており、そこでは計画専門家と行政専門家が協力し合っている。かれらは何よりも、国境を挟む協力の改善のため制度的束縛から自由に新しい構想と提議を考案し、公的機関における検討対象とすることを

その課題としている。この外にもオーバーライン地域のドイツとフランスの地域政治家たちは「選良たちの研究会」(*Arbeitsgemeinschaft der Gewählten*) を結成し、この形を通して持続的に主導権を強化しようとしている。

国境を挟む協力の新しい形態は、1985年以降オーバーライン地域において実施されたシンポジウムや会議が示している。たとえば「大学と地域」を統一論題としたシンポジウムは一連の興味深い成果を上げ、国際経営管理研究所 (*Internationales Management-Institut*) の設立もその一つである。1988年には初めて三国会議が開かれ、その統一論題は「オーバーラインの交通」であった。この会議によっても密接に絡み合ったオーバーライン地域の喫緊の諸計画問題が解決に一步近づいたのである。これに続いていくつもの会議が開かれることになっている。今年は「文化」が、来年は「テクノロジー」が議論されることになろう。

すでにドイツ・ネーデルラント国境地域で成果を上げてきたのと同じように、いまやオーバーライン地域でも国境を挟む開発構想を練り上げることと結びついて、新しい質を具えた協力を目指す努力が動き始めている。国境地域北アルザス・南バルツ・中部オーバーラインでは目下 EC の資金参加の下に実現を狙った共同の一括的目標、措置 (*Ziel-und Maßnahmenpaket*) が策定されている。同時に永続的な、より密接な、諸措置に伴う協力のための基盤が創り出されるはずである。オーバーライン地域の他の地方にもこのような国境を挟む開発構想の策定が計画されている。

④ 国境を挟む協力にとって特別の試練となるアルプス地域 アルプス地域では就中「ドイツ連邦共和国・スイス盟約者団・オーストリア共和国共同空間秩序委員会」(*Gemeinsame Raumordnungskommission Bundesrepublik Deutschland / Schweizerische Eidgenossenschaft / Republik Österreich*) が活動している。この協力の重要でまた広く知られている成果は1983年に公刊された『ボーデン湖地域のための

国際理念 (Leitbild)』である。このような構想においては法律的束縛があまり重視されず、国境を挟む双方の計画責任者が共同でその目標観念を具体化しているという事実が重要なのである。

「アルプス諸国活動共同体」(Arbeitsgemeinschaft Alpenländer *Arge Alp*) では五カ国が協力している。これはティロールの州政府にその常設事務局を置いている。1986年にアルゲ・アルプは『アルプス地域の発展と保障のための共同理念』を発表した。この中で空間秩序、経済、文化、経済、交通、観光に対する原則が確定された。

「東アルプス諸国、諸地域活動共同体」(Arbeitsgemeinschaft der Länder und Regionen der Ostalpengebiete *Alpen-Adria*) には相異なる社会、政治体制の五カ国の14地域が結集している。したがってこの協力形態はヨーロッパ統合運動の枠内で特別の意味を持っている。1987年にアルペン・アドリアはその最初の行動計画の成果を公表した。これ以外に1980年にはすでに『第一回共同空間計画報告』を、また1982年には共同環境保護報告を作成している。

⑤ ザール-ロール (Lor) - ルクス (ルクセンブルク) - トリアー地域における協力の諸例 ザール-ロール-ルクス-トリアー地域にも多数の国境を挟む組織 (Einrichtung) が生まれている。ルクセンブルクに拠点を置く「ヨーロッパ共同体内地域研究所」(Innergemeinschaftliches Regional-Institut *IRI*) について言及したい。これは目下とりわけ国境を挟む廃棄物観念の規定に取り組んでいる。このヨーロッパの広域 (Großregion) のためにこの外オーバーラインと同様に、ルクセンブルク大公国、ロレーヌ地域、ザールラント州、ラインラント・パルツ州の代表者から構成される政府委員会もある。さらにザール・ロール・ルクス・ラインラントパルツ地域における「地域間議員評議会」(Interregionaler Parlamentarier Rat *IPR*) の設立が強調に値する。

⑥ ドイツ・ネーデルラント国境地域におけ

る未来志向的運動 (zukunftsweisende Initiativen) と国境地域の利益代表 (Interessenvertretung) の諸要請 とりわけ言及されるべきはドイツ-ネーデルラント国境地域における地域ないしエウレジオ (Euregio) の枠内での国境を挟む密接な協力である。国境を挟む行動計画の策定によって該地域は公法団体、政界、経済界、学界また住民層等を全面的に巻き込み、協力態勢計画の専門領域別に体系化された一覧表 (Katalog) を作成し、しかもとくに重要なことなのだが、実施に移すための手掛りを見出した。これによって今後の模範となるような実例を生み出すことができたのである。

全ヨーロッパ次元では「ヨーロッパ国境地域活動共同体」(Arbeitsgemeinschaft europäischer Grenzregionen *AGEG*) がヨーロッパ内部、外部国境に沿う自治体と地域の結集体として成立している。国境地域間の経験交換、共同行動の準備と実施、国家、国際当局に対して国境諸地域の全利益を主張することがその課題である。

⑦ 将来の課題と要請 国境を挟む協力の様態は今日きわめて多様化しているので、その全容を把むことはとてもできないほどである。国境を挟む協力への意志はこれらすべての組織、機関、機構においてきわめて強いものがある。しかし「多様性をいささかでも減ずる」ことが多くの場合「効率性の増大」につながるというものだ。それゆえ、より勝れた協力に至るためには一層の努力が必要である。

1992年を過ぎると国境地域の諸問題はただちに自動的に解決されると、決めてかかることが多い。それは違うのだ。まさにそれゆえに、国境地域にとってヨーロッパ域内市場の創設と結びついている好機と危険とを等しく認識し、適切な措置を講ずることのできるように一層密接な協力が必要なのだ。したがって、国境を挟む協力の、新しい質を必要とする新しい課題が突きつけられているのだ。

1992年までのお許された時間は、この外にもヨーロッパ域内市場によっていわゆる第三国

(EFTA 等) との関係で生み出される諸問題の解決のために、使われなければならない。それゆえ、予想される諸問題を大幅に解決し、非 EC 諸国ないし諸地域との国境を挟む協力の続行と強化をも保証するような一つの機構 (Instrumentarium) が緊急に整備されなければならない。このことはまさにオーバーライン地域にとって特別の意義を有するのだ。

(3) *Ing. Frans Straus* (ルールモント商工会議所会頭)：国境を挟む企業協力の推進

① 国境地域における企業の特殊事情 国境地域における企業立地は双方関係の如何によって好機ともなり問題ともなる。国境地域にはつとに商業と商品流通の活気に満ちた中心が成立し、それは交通と経済交流の重要な橋頭堡である。良好な近隣関係が生まれ、地理的位置と政治的關係が取引関係を活発にすることができるならばの話である。しかし多くの国境地域が戦争をも含む対立によって疲弊し、平穏で平和な時代においても停滞せざるをえなかった。誰一人として経済上の危険を引き受け、より広汎な関連分野を持つ企業をあえて設立しようとはしなかったからである。加うるに少くとも一方では「後背地」が欠け、それは、たとえば商業や交通の分野においてより大きな経済単位のための機会を、初めから制限していたからである。

ドイツ連邦共和国の状況はきわめて目立つ例である。西南ドイツの国境地域は長期にわたり経済的風蔭にあり、その工業発展が妨げられてきた。[しかし] EC 内部のヨーロッパ次元の協力とともに、これはドイツ、フランス経済関係の橋頭堡となった。それ以来密接な「小規模国境交通」が卸・小売企業を利し、労働力や住民の相互移動 (Austausch) に新しい刺激を与えている。まったく別の状況が今度は東部国境に生まれており、そこでは「伝統的かつ未開発の」地域が通過のほとんど不可能な国境線のために、全般的な発展に多少なりとも与るにはきわめて困難な問題を今日なお抱えている [周知のように、この事情は1990年以降急激に変わりつつある]。

〔これとは別に〕 EC と EFTA 諸国間の国境地域は国境を挟む経済交流によって新しい、注目すべき機会が増大している経済地域である。このような地域の商工会議所は、それゆえ国際協力と「自己の」隣人たちとの二所間協力とを会議所活動の重点にしている。

② ライン会議所連合 ライン会議所連合は約10年前に特別部会を設立し、国境地域の企業協力の議論のための、および共同行動策定のためのフォーラムを創設した。この部会は当初故名誉会頭 H・パトベルク (Herbert Pattberg クレーフェルト商工会議所会頭)、現在は W・ノバク (Winfried Novak カールスルーエ商工会議所専務理事) を部会長として、会議所間の経験交換の可能性を生み出すばかりでなく、多面的な努力を試みている。この主体的努力は諸会議所が新しい試練と取り組んでいることを示している。そのような新しい試練の一つは1993年のヨーロッパ域内市場の創設であり、これはまさに国境地域の企業に新しい課題を突きつけているのだ。

③ 商工会議所に対する振興委託 商工会議所は原則として地域的委託を受けている。その課題とは「自己の」管区の発展を推進し、明確に規定され空間的に仕切られた管区 (Bezirk) の会員経営を援けることである。企業活動の国際化が一層進み多様化するとともに、事業を始めそして展開することの、あるいはまた外国の競争者と戦うことの困難も増大する。外国貿易、とりわけ中小企業のそれを促進することは、それゆえつとに会議所の古典的課題であり、それは国境地域においてさらに二国間の局面を持つに至るのである。潜在的調達、販売市場に関する情報、これの「経済的諸条件」、接触し取引関係を作り上げていく際の援助、国境を挟む商品流通のあらゆる「方式」 (Modalitäten) に対する介入 (Einschaltung)、これらはつとに商工会議所の日常業務となっている。

1993年の EC 域内市場の目前に迫った実現は、会議所組織の貿易活動の比重をさらに高めた。商品、用役、交通、雇傭の国境を越える流

通は著増するだろうが、競争の「ヨーロッパ化」が局地的市場にまで浸透するだろう。ヨーロッパは商品、用役、技術、科学の流通によって一般的福祉水準を引き上げ、雇傭を増大するべく寄与しなければならない。ほとんどすべての企業が影響を受けるのだ。市場が解放されよう。しかし戦場は拡大するだろう。市場は一層多様化するだろう。しかしより困難となろう。これは「外部の」非地元市場 (fremder Markt) と同じく「地元の」(daheim) 商圏 (eigener Markt) に対しても妥当する。新しい好機と新しい危機とが向かい合う。新しい販売、調達市場が成長の可能性を生み出し、外国の取引相手との協力は市場における地位を強大にしていく機会をもたらす。

④ 会議所による振興 会議所の「古典的」貿易支援業務 (Außenwirtschaftsdienste) はその態勢が確立している制度である。それは1993年の EC 統合によって根本的にではなく、ただその強度と部分的にその内容を変えるにすぎない。この会議所による支援計画に企業間の国境を挟む協力の支援も含まれている。会議所のこの活動は1993年 EC 統合によって新しい性質を帯びる。当然のことながら国境地域においては特に甚しいだろう。そこでは双方間の接触が一層密接なものになるだろうから。市場、供給者、需要家、会社法、経済法、外国人雇傭等に関する情報は単に会議所の道具に属するばかりでなく、企業の「日常の糧」ともなるのだ。

④-1 実施に移される直接の振興措置 商工会議所による直接の振興可能性は、個別企業間の直接の接触を生み出し、個別企業、組織、研究機関、自治体、国家当局のためのあるいはこれらに関する情報を仲介することに向けられている。経営間協力は助成される。すでに実行され将来さらに拡充されるべき、会議所による具体的措置のいくつかの実例を挙げて説明しよう。それらは会議所活動がすでに計画および理論段階をはるかに超えていることを示す。会議所は「企業の横顔」を提供し、それは可能な協力相手の最初の情報を含んでいるのである。

この一例はミテラーニーダーライン商工会議所と〔ネーデルラントの〕ミデンリンプルク商業会議所 (Kamer van Koophandel voor Midden-Limburg) の国境を挟むデータバンクである。『誰が何を供給するのか』という標題で、このデータバンクは両会議所管区の全企業に対して全企業に関する情報を提供する。

「会社交流日」(Firmenkontakt-Tage) は、企業に自社の全活動分野を他企業に直接に提示し、条件次第では後者と契約締結に至る機会を提供する。このような交流日あるいは「交流取引所」(Kontakt-Börse) はメッツ商業会議所がすでに何年も前にザール-ロール-ルクス地域のために設け成功を博している。リンブルクの諸会議所も、かれらの許ですでに有用性の認められているこの制度を、国境地域のドイツとベルギーの企業のために開設しようと望んでいる。「協力者を探し出すためのフォーラム」(Forum für die Partner-suche) をアルザス地域商工会議所が来月ストラスブール会議場で開く。ドイツ企業もこれに参加するだろう。

企業の相互訪問は企業家間ないし経営指導者間の個人的知人関係を可能にし、かくて協力の進展のための前提を創り出す。このような交流が5月には同じくベルギー領リンブルクとネーデルラント領リンブルクの会議所会員間に組織されている。企業間協力促進のためのこのような相互訪問は国境地域に限られているのではない。このことはローヌ・アルプとバーデン・ビュルテンベルクの企業および研究機関相互の、協力交渉をも目的とする交流訪問によって示されている。この交流はカールスルーエ商工会議所によって組織された。これはすでに何度か行われ、何らかの形をとった制度 (feste Einrichtung) になるはずである。これはバーデンおよびアルザスの企業間の交流にも当てはまる。

新しい取引関係あるいは協力相手の探索は商工会議所による「取引所」によって大いに支援されている。この間に、国境を挟む協力のための作業部会に属しているほとんど全会議所が、国境を挟む仲介業務の制度を持つに至った。こ

れは個別企業にその提供商品と需要とを近隣の国境地域でも公告することを叶えるものである。新しい取引相手の探索を援けるドイツ商工会議所 (Deutscher Industrie- und Handelstag DIHT) の協力取引所 (Kooperationsbörse) の範囲だけでも、1988年に1200件以上の「探索委託」(Suchauftrag) が登録され、その中20%近くが国境を挟んだものであった。これにより活潑に利用されているのが廃棄物取引所 (Abfallbörse) である。再生物資の反復利用を目的とするこの取引所は、1975年から1988年の間に当連合の加盟国において企業からの提供と需要が約17万件に達するほど利用された。

特許とライセンス、新企業立地、業務用不動産の探索も、今日では仲介業務により国境を挟んで可能となっている。技術移転、技術情報の国境を挟む交換、企業、研究機関、学術研究所等は商工会議所によって組織され、あるいは助成されている。企業研修 (Betriebspraktika)、相互セミナー、委託研究、研究計画は国境を挟んで展開している。共同の研究計画はたとえばフランスとバーデン・ビュルテンベルクとの間で、またフランスとザールラントの間に制度的に促進されている。専門家による国境を挟む経験交換集団を生み出すために、すでに第一歩が踏み出された。

ネーデルラントの諸会議所は、生産工程 (Produktionsverfahren) と生産方法を改善すべき、企業家と経営指導者に対する補助手段としての品質管理集団を抱えている。この集団は、将来ドイツとベルギーの企業家ないし経営指導者とこの分野でも協力できるように、国境を挟んで活動することになっている。

④-2 間接的振興措置 間接的振興措置は国境を挟む、および国際的な協力の「大綱条件」の改善を目指すものである。したがってこれは企業間の直接的協力に対する「上部構造」[下部構造?] を整備することになる。これの具体的な諸例を二、三挙げよう。労働力相互移動は1993年 EC 統合によって大幅に容易になる。しかしすでに何年も前から、たとえばアル

ザスからフライブルク地域、南バルツ、カールスルーエに向かって少からぬ労働者が毎日通勤している。とはいえ、教育年限、終了試験、資格取得の相違が、隣接国からの専門労働者の投入とその可動性や職業機会を妨げている。それゆえアルザスとバーデン・ビュルテンベルクの会議所は、スイス当局と共に20年も前から新人の専門労働者に対する共通の熟練試験を行ってきた。この等化試験 (Vergleichsprüfung) の参加者は証明書を授与され、これは「三国境界地域」(Dreiländereck) の経済界によって認められている。

証明書と許可証の承認は国境線の解放された労働市場のための基本的前提条件である。経営者と労働者は隣国の教育体系と卒業後の能力水準 (Leistungsstand) との共通面と相違面を認識し、できるだけ平準化 (angleichen) したいと願っている。そこでたとえばドイツ、フランス間の実験模型「継続的統制」(Contrôle-Continu) は、職業専門学校生や専門労働者のための試験の内容と形式を検討する上で役立ってきた。カールスルーエ大学およびストラスブール大学の試験的研究は、ライン河の両側の職業準備の前提、目的、内容、方法を明らかにした。このような活動は労働行政の中に補完物を必要とする。労働官署は「隣接の労働市場」をその仲介業務の中に含めなければならない。

国境を挟む学生と教員の交流が研究機関や大学相互間で活潑に行われている。たとえば最近フエンローの高等職業教育研究所 (Institut Hoger Beroepsonderwijs) とクレーフルト専門大学 (Fachhochschule) との間の協力が始まった。カールスルーエ大学ではストラスブール大学の教員が定期的に講義を行っている。生命工学における共同教育計画がアルザスの諸大学とバーゼル、フライブルク、カールスルーエの各大学との協力で具体化された。バーデン・ビュルテンベルク、スイス、アルザスによって設立される国際経営管理研究所が目下建設中である。

国境地域の企業相互間で協力が摩擦なく行わ

れるための重要な前提は、強力な構造基盤、とくに交通部門におけるそれである。これは単に交通路自体だけについて言われるのではない。関税障壁の撤廃の前に行われるべき重要な作業は、税関における国境地域間の交通の障害を最少限に減らすことであった。ライン会議所連合の「国境を挟む協力」作業部会は国境を挟む交通の行政上、組織上、建設上の障害に関する、また国境を挟む交通の構造基盤上の隘路に関する調査によって諸提案を行い、長年来この障害の撤去のために尽力してきた。ヨーロッパ議会は、その交通委員会の代表者、EC 委員会、各国の諸機関との交渉によって、最終的には二国間ないし多国間の協定が達成され、これらは国境を挟む交通の規制緩和と非官僚化とをもたらしたのである。

「国境を挟む協力」作業部会は1993年 EC 統合のための準備作業を行ってきた。これはつとに終了し成功を博している。いまから四年のうちにこれはヨーロッパの現実によって追い越されることになる。しかし他の多くの課題が残っており、多くの新しい活動がこれに加わるのだ。

(4) Rene Uhrich (ストラスブール商工会議所専務理事)：国境を挟む技術移転—ヨーロッパの協力の鍵

共通性と協力との原則を具体的活動に移すための無数の手掛りの一つは技術移転である。技術移転は共同ヨーロッパが国民的利己主義を断念することを意味し、この断念が共同利用のためには実現可能であることの好例である。商工会議所に対しては技術移転制度における転轍手の課題が迫っている。換言すれば商工会議所はきわめて意識的に転轍手の役割を引き受けたのである。地域的「義務を負った」制度としての商工会議所にとっても、ここで発想の転換が必要であった。ある事業所の移転が会議所にとっては本来これが「自己の」管区に本拠を移して初めて関心の対象になるように、自己管区における技術革新を助成し、経済的に利用価値のある科学的知識を意図的に地元経済に役立たせよ

うと試みるのもさしあたり当然のことである。ヨーロッパ規模の協力はしたがって、一つの商工会議所にとり国家的境界ばかりでなく、さらに狭小な、すなわち地域的境界をも撤廃することを意味している。これはとりわけ技術移転に当てはまる。すなわち全技術領域における開発、経験、発明の移転 (Weitergabe) と交換である。

ESPRIT, SPRINT¹⁹⁾, BRITE, COMETT²⁰⁾, JOULE²¹⁾, これらすべては EC の諸計画の呼称であり、この数年間に国境を挟む技術移転の促進のために打ち出されたものである。研究、開発の領域における EC 内部の超国家的協力のための柱である EUREKA²²⁾は、少なくとも応用研究の領域を国境を越えて組織しようとするヨーロッパの努力の、当面最大の成果とみなされる。

技術移転は国際分業の一つの特殊形態である。技術移転はヨーロッパという共同の建物の礎石であり柱である。商工会議所はこの技術的協力

19) Plan for the Transnational Development of the Supporting Infrastructure for Innovation and Technology transfer (Strategic Programme for Innovation and Technology transfer or Strategic Programme for the transnational Promotion of Innovation and technology Transfer) [1983-1988, 1989-1993]

20) Programme on cooperation between universities and enterprises regarding training in the field of technology (Community Action Programme in Education and Training for Technology) [1 st. phase 1986-1992, 2 nd. phase 1990-1994]

21) Specific research and technological development programme in the field of energy, non-nuclear energies and rational use of energy (Joint Opportunities for Unconventional or Long-term Energy Supply) [1989-1992]

22) European Research (K) Coordination Agency 1985年7月17日にパリで開かれたヨーロッパ技術会議で創設された。12 EC 加盟国と6 EFTA 加盟国にトルコを加えた19カ国と EC 委員会が参加している。エウレカの目的は、パリ会議で決定された上に1985年11月5～6日のハノーファー会議で具体化され、それはその統御と開発 (mastery and exploitation) がヨーロッパの将来に死活的意味を持つような先端技術の分野において、企業と研究機関の密接な協力によって世界市場におけるヨーロッパの諸工業と諸国民経済との生産性と競争力を改善することにある。ハノーファーにおける原則声明によって、エウレカ計画は EC の枠内で進行中の現在のヨーロッパ技術協力で代替することを意図しているのではなく、むしろこれを強化あるいは補充するものである。

の仲買人と自認している。この協力は国家内、二国間、多国間で多くの軌条を走行しうるのであり、最小の細胞としての二人の協力者間で、また厳密に規定された集団間で、あるいはヨーロッパの諸計画の枠内で無制限に走りうるのだ。方法は多様である。ライセンス供与、委託開発、(共同の)外国生産、共同開発、補完的高度技術製品の共同販売、製造 (Fertigung) における協力はいくつかの事例に過ぎず、これだけではとても言い尽したことはない。

国境を越える技術移転の「日常業務」の取引相手は学術機関、研究機関、生産企業、用役企業だが、発明者や顧問技術者でもありうる。これらの契機が超国家的計画、深化した関係、個別機関の自発的運動を生みだすのだ。一つの協力、一つの技術移転は相手を要する。技術移転は今日きわめて多岐にわたる、この上なく多様な相互関係の絡み合いに外ならない。重要なことは技術移転を整合的体系 (geschlossenes System) として、形成的原理 (gestaltendes Prinzip) として構築し、協調させ、組織することである。全体概念としての技術移転は個別関係の多少とも偶然に左右される集合物 (Geflecht) として現れるのではなく、背後に体系が伏在する時に、すなわち計画を広告し、計画を始動させ、情報を周知させ、取引相手を結集し、動機を「加熱する」諸機構 (Institution) が存在する時のみ機能しうるのである。この課題を商工会議所が引き受けた。それゆえライン会議所連合にも作業部会が設置され、これは国境を越える技術移転をその課題としている。この部会の活動は原則として「すべての方向に開かれている」。とりわけ重視されているのが、自己資源に制約があり、外部との接触にも限界を持つすべての中小企業である。中間層の技術的潜在能力は争われぬところだ。中小企業をして技術開発に与らせることの必要性もまた議論の余地がない。ライン会議所連合加盟諸国のあらゆる技術革新と新開発の大部分が、依然として専門化した中小企業 (spezialisierte mittelständische Betriebe) によって行われて

いる。しかしかれらの持つ可能性はこれよりはるかに大きいはずだ。学界との接触の不十分さ、可能な技術協力相手との不十分な「関係」、たとえば助成計画に関する情報の不足等が障害となっているのだ。

これらの経営が国境を越える技術移転によって安定できるように援助してやらなければならない。その際商工会議所は、当初国家間技術移転の助成のために整備された構造基盤を利用する。いくつかの例を挙げて、会議所がどのような措置を講じているかを明らかにしよう。

① 各国の技術革新助言者の会合 (Treffen) の制度化。このような会合は次の組合せて規則的に行われている。(i)バーデン・ビュルテンベルク、フォアアールベルク、アルザス、(ii)ザールラント、ロレーヌ、ルクセンブルク、(iii)フランクフルトとリヨン、(iv)アーヘン、リュティヒ、ネーデルラントの諸会議所。

② 技術的助言機関の国境を越える網を創り上げるための EC の *SPRINT* 計画への参加。この機関はたとえばフランクフルト商工会議所およびトゥールーズ商工会議所、*ARIST Alsace* (アルザス地域会議所の一会社) およびカールスルーエ商工会議所、東バイエルン技術移転研究所 (Ostbayerisches Technologie-Transfer-Institut *Otti*)、レーゲンスブルク、リヨン商工会議所間にそれぞれ成立している。

③ たとえば一つの国境地域における研究、開発機関に関する便覧 (Nachschlagewerke) のような情報手段の作成。このような刊行物はオーバーライン溪谷、ザールラント、ロレーヌおよびルクセンブルク、アーヘン国境地域、フォアアールベルク、ライン・ワール国境地域に対してすでに出来ている。これらの『研究要覧』 (*Forschungs- Handbuch*) は通常数カ国語で書かれている。この内容をデータベースに収録する作業がすでに始まっている。

④ 協力相手 (ライセンス希望者、生産協力 [者]、販売協力 [者]) が求められている発明や開発の一覧表 (Katalog) の作成。その一例は全オーバーライン地域の技術提供を載せた

「オーバーライン技術取引所」(Technologie-Börse Oberrhein)である。

⑤ 協力相手を探している特定部門、特定地域の企業の交流機会 (Kontakttreffen)。その一例はローヌ・アルプ地域とバーデン・ビュルテンベルクとの高度技術企業の会合で、カールスルーエ商工会議所とローヌ・アルプ地域会議所 (Regionalkammer Rhône-Alpes) によって組織されている。別の例はアルザスとバーデンの企業家の会合である。

⑥ 特定の新技术のために、諸国の研究機関との共催による国境を挟む情報交換会議と経験交換会議 (Erfahrungsaustauschkreis)。

⑦ 相手国企業に対する学術的協力者の仲介。

国境を越える技術移転の助成は勿論商工会議所の諸活動に限定されない。学術大学、大学、研究所は長年国境を挟んで協力してきた。現在の二つの事例はニーダーラインとフエンローの専門大学間および自動化とロボット工学のためのドイツ・フランス研究所の枠内でのルイ・パストゥール、ストラスブール、フリデリツィアーナ・カールスルーエ〔カールスルーエ大学の正式名称〕各学術大学とデュースブルク工業大学間の国際協力である。

これら諸活動の「上部構造」は、上述の EC 諸計画およびヨーロッパの「技術地域」(Technologieregion) の構築、またたとえばライン・ワール、ザール・ロール・ルクス地域、バーデン・ビュルテンベルク、アルザス、西北スイス間〔地域〕のような「国境地域」(Grenzregion) の観念をもってする政策が創り出すのである。

技術移転分野における商工会議所の諸活動は多数の「人材」を結集し、またとくに通信における多額の出費を必要とする。かくてその効果に対する疑問、費用投入の成果に対する疑問が生ずる。技術移転と技術協力がきわめて具体的な成果を上げた多数の実例を挙げることはできるだろう。しかし具体的な成果を個別事例〔の列挙〕を超えて数値化することは困難であろう。助言、仲介、助成への関心は絶えず増大してい

る。EC 統合による圧力が強烈的な動機となっている。当然に商工会議所の仲介したすべての接触が(ただちに)成果を挙げるわけではない。わたくしたちは「現実の」成功率を5~10%と見積もっており、対象の複雑性からしてこの数値は注目に値すると考えている。多くの活動が当初は中間段階をたゆたうのだが、これ自体すでに一つの生産的成果となりうるのだ。わたくしたちの経験によれば、さしあたり本来望まれていた成果をもたらさなかった活動も、新しい努力と協力試行を生むのである。(未だ) 具体的成果が上がらない場合にでも、しばしば技術情報の増大、接触による利益、心機一転等が生ずるものなのだ。

商工会議所は技術仲買人であると自認している。しかしこの概念はその課題の一部を覆うにすぎない。協力以前に潜在的協力者の意欲 (Motivation) があり、技術移転のための新しい計画を開発した新しい機関協力者を見出す共同努力がある。この課題は1993年の市場統合とともに解決されるのではない。統合の進展とともにこの分野における好機は一層増すであろう。しかし課題と難問もまたふくれ上るだろう。

「国境を挟む協力」部会の作業は当初1993年に対する準備の試行 (Pionierarbeit) として理解されていた。開拓者がその作業を終えた後に守成者の出番となる。技術移転の転轍手としての会議所は、1993年という転換点の後むしろ今日以上に必要とされるだろう。

(5) *Paul Wyss* (バーゼル商業会議所副会頭、スイス国民議会議員)：国境を挟む通信

① 通信と国境地域 フランス領アルザス、ドイツ連邦共和国バーデン・ビュルテンベルク、西北スイスにまたがる三角地域 (Dreieckland) にある国境地域の住民としての日常の経験から、意志伝達を行うことは事実それほど簡単でないことをわたくしは知っている。国境地域においては、言語問題と克服されるべき距離とをさておくにしても、意志伝達を困難にする他の諸困難が重なるからだ。第一に国境がある。この境

界線の両側で相異なる電気通信行政当局が管轄している。国境の向う側では当方の情報伝達が規制されている基準も変りうるのであり、料金が異りまた変りうる。その上様々な伝達手段の、したがって業務の呼称も国境の両側で異なるのだ。

国境地域はしばしばヨーロッパ統合の「縫い目」(Nahtstelle)と呼ばれてもいる。しかし統合は国境を共有する諸地域が、企業が、行政当局が、そして当然に住民が相互に意志を伝達することができた時に初めて可能となる。しかしこれを実行することはそう簡単ではないのだ。

② 三角地域における日常の通信 それではわたくしたちの国境地域の三カ国すべてに事業所を置いている企業は、かかる「多地域企業」(Regio-Multi)は国境を挟む日常の通信をどのようにに行っているのだろうか？これを簡単に説明しよう。バーゼルの企業は *Telefax* を近くのヒューニンゲン (Hünningen) に送信する。その受信者は *Telefax* ではなく *Telekopie* を受信する。スイスで *Telefax* と呼ばれるものはフランスでは *Telekopie* [*Telecopie*?] と呼ばれるからだ。さるフライブルクのドイツ企業が文章なりデータなりを電子計算機によってバーゼルの取引先に送るために *Datex-P*-接続を必要とするならば、このデータを受信したいスイス人は *Telepac*-接続を必要とする。後者が同じデータをフランスに転送しようとすれば、サン・ルイのフランス人の取引先は *Transpac*-接続を必要とする。*Datex-P*, *Telepac*, *Transpac* は同一の通信業務なのだ。これらはすべて公的データ伝送網における同一のデータ伝送業務を指している。通信分野におけるこのバビロンの言語堆積はいくらでも実例を挙げることができる。たとえばスイスの *Videotex* はドイツの *Bildschirmtext* に相当し、スイスの *Teletext* はドイツ連邦共和国においては *Videotext* と呼ばれる。同様なことが料金についても言えるのであり、たとえば電話をフライブルクからコルマールにかけるかコルマールからフライブルクにかけるかで大きく異なるのである。

しかし同一の業務が国によって他の名称を持ち、料金も異なるならば通信市場は不透明になる。けだし通信用役も他の製品と同様に同じ市場規則に服するのだ。それを受け入れるためにはそれを知り、その利益について知らなければならない。今日専門家にも個別用役を同定し隣国の同一用役を正当な名称で呼ぶことが困難であるとするならば、とりわけ中小企業にとってはこの通信市場で迷わないで済むことがますます困難となるだろう。そのかぎりでは、通信は諸個人や企業を相互に近づけるのではなく、「二階級社会」をもたらすだろう。すなわち一方ではこの市場にともかくも通曉した専門家がおり、他方でこの市場が理解を越えたものでしかない他のすべての者がいるのである。

③ 通信の展望 この「二階級社会」が現出しないようにすることこそわたくしたちの明瞭な目的でなければならない。この目的は、絶えざる技術開発のために通信が新しい伝達可能性と新しい用役を提供してくれるならば、なおのこと重視されなければならない。一例を挙げると、アナログ技術による従来の銅製心線一回線で、一通話しか出来なかったのに対して、デジタル技術 (PCM=Pulse Code Modulation) では同じ心線で同時に30通話が可能である。光ファイバーと結合したこのデジタル技術は今日ではすでに光ファイバー一回線で1000通話が同時に行われるような可能性を与えている。実験室ではすでに、光ファイバー一回線で数10万通話が同時に行われうような体系が試験中である。

このような容量の増大とともに経営の簡易化が加わる。それは新しい網であらゆる種類の通信が統一技術で行われることになるからだ。すなわち音声による通話、書かれた文章、電子計算機データ、図表等が同一の通信網を通して伝達され、相異なる端末機が同じホストコンピューターへの接続 (Basisanschluß) により統一的呼出番号で接続される。電話、ファクシミリ、データ通信、電子郵便、画像送信等が単一のデジタル伝達体系によって行われる。この通

信網は統合サービス・デジタル通信網 ISDN (Integrated Services Digital Network) と呼ばれる。

新しい通信網はより大量のデータを伝送できるだけでなく、より高速にかつより高品位の送信が可能なのである。その結果とりわけ、電話での送話がラジオの品位を獲得し、一枚のファクシミリが1分ではなくわずか10秒しか要せず、1 テレテクスページが10秒のかわりに1秒で送信され、まだ開発されずまた概念化されてもいない利用可能性がデータ通信において実現し、色彩画像電話と全世界的次元のビデオ会議が日常生活を彩ることになるだろう。

④ ヨーロッパ通信市場への道 EC 委員会はその『通信用役と通信機器との共同市場の発展に関する緑書』の中でヨーロッパ通信市場のための諸前提を羅列している。これによって該委員会は、通信分野の強化が商品と用役の EC 統合市場の完成のためのもっとも重要な前提の一つであるとの確信を表明したのだ。この『緑書』は1992年に至るまでの段階的行動を予定しており、この計画は通信利用者により豊かな多様性、より高い品位、より低い費用の通信用役を保証するべきものである。

このヨーロッパ通信市場においては、EC 諸国にとっても非 EC 諸国にとってもできるだけ同等の競争条件が課せられるべきである。そのためにはわたくしの考えでは次の大枠が最低条件として必要である。すなわち、

- (i) ISDN 網が広域を掩う供給 (flächendeckende Versorgung) を保証し、この通信網建設は全ヨーロッパ次元で協調されるべきである。
- (ii) ヨーロッパは電気通信網とその接続送信技術の全世界的標準化を支持し促進しなければならない。
- (iii) 通信網ばかりでなく、用役も標準化されなければならない。そのためにわたくしは電気通信用役の統一的名称をも考えている。
- (iv) 通信網と用役の標準化ないし調和には端末機の互換性も含められる。それとともに

端末機の機能が国境によって切断されることがなくなるだろう。

- (v) 電気通信用役の分野で、とりわけ拡大された用役分野 (VANS) における一層の自由化をわたくしは期待している。
- (vi) 端末機市場分野においても時代のあらゆる徴候は自由化への方向を指し示している。
- (vii) さらに、電気通信行政の国家主権に基づく活動が経営活動から明確に区別されなければならない。それは、電気通信当局が電気通信市場で同時に審判であり競技者であるなどということは、すなわち、たとえば電気通信当局がその競争相手のどの製品が電気通信市場で認可されるべきかについて決定を下しうるなどということは、許されてはならないからだ。
- (viii) 最後の要請は料金に関するものである。ヨーロッパの電気通信当局は今日周知のように、まったく同一の通信業務に対して部分的に相異なる額の料金を徴収している。これはライン会議所連合の調査でも確かめられている。異なる国の利用者に均等な競争条件が附与され、槍が同じ長さになるようにこの料金は統一されなければならない。料金計算において現在なお距離要素が実際に正当化できる以上に重視されている。まさに国境地域の住民として、私人や企業が同一の国境地域の内部で、しかも国境を越える電気通信を必要とする際にかれらを躰かせる料金の不一致を除去することが、わたくしの願望である。

EC 委員会の『緑書』の内容が同じ方向を向いていることを知らなかったならば、わたくしは各位にこの疑いもなく不十分な要求一覧を提示しなかったであろう。スイス連邦議会〔国民議会〕の議員として、目下改正中のスイス通信法がこの要求一覧の意味において改正されるように、わたくしは努力している。なぜならわたくしたちスイス人にとっても、将来の EC 域内市場を展望すれば唯一のことしかないのである。すなわち、わたくしたちが島になるこ

とを欲しないならば、可能なかぎり EC の基準に合わせなければならないということ、これである。国境地域における国境を挟む接触こそ、この作業を実効ある形で遂行することに寄与するのだ。国境を挟む通信は国境地域の大同団結に役立つ。それは統合し成長を促進するその力能によって、国境地域の位置に規定された立地上の不利を減殺し、これらの地域をその辺鄙な状態から脱け出させることに決定的に貢献する。当連合はその際国境地域を支援するに違いないことを実証しているのである。

(6) *Albert S. Strub*: EC 委員会による国境を超える技術移転の促進

全西側世界を把む深刻な経済的構造変動は、わたくしたちの工業競争力と経済成長とに影響を及ぼすあらゆる要因を、慎重に考慮することを必要ならしめている。現代技術の応用とより急速な普及とは、この関連において疑いもなく安定化もしくは再活性化の作用を生み出す諸要因に属している。進歩的技術は雇傭の場の維持、とりわけ新しい雇傭の可能性を生み出すために、目下のところもっとも重要な働きをしている。

EC 委員会は革新的技術のこの重要な役割をつとに認識し、全ヨーロッパ次元における技術革新と技術移転の支援のための措置を講じ始めた。第13C局 (Direktion XIII-C, 基礎研究, 技術開発, 技術移転, 技術革新の成果の利用) は、長年にわたり委員会の広汎な基礎研究のための活動の知識と成果の評価ないし利用とに取り組んでいる。EC 委員会の評価活動の基礎は基礎研究と技術開発のための第二大綱計画で、これにより1987年末閣僚理事会は1987~1991年の期間に対し合計約110億 DM を支出することを決定し、ヨーロッパ次元での新しい研究助成の重点項目が確定した。それは以下の領域における重要で喫緊のすべての技術的課題を含んでいる。すなわち、健康と環境、情報技術と通信、工業技術、資源と原料 (Rohstoffe und fortgeschrittene Werkstoffe)、生命技術と農業研究、原子力発電所の安全性と代替エネルギー、発展途上国向けの科学と技術、海洋科学と海洋

技術等である。大綱計画のより限界的な (horizontal) 対象領域は、一層高度の研究計画の一般的奨励とその評価、さらにまたヨーロッパの基礎研究が孕む潜在能力の結集に資するものである。

最近数年間に公的資金による基礎研究、開発の諸成果をより効果的かつより広汎に利用すべしとの意識が明らかに強まってきた。これを踏まえて委員会は前述の大綱計画の行動限界 (horizontale Aktionslinie) の枠内で一連の措置を講じ、EC の研究・開発計画の成果の最適利用を保証しようとした。この諸活動は *VALUE*²³⁾ 計画の中にほとんど包摂されており、これの最終的決定が数週間内に行われる予定である。この計画の重点は、共同研究の成果をその同定 (Identifizierung) や所有権保護等により利用し、また刊行物、セミナー等によってその普及を図ることに置かれている。*VALUE* はヨーロッパのすべての関係研究機関をオンラインで結合し、統一的技術空間の創出を展望しながらその密度 (Kohäsion) を一層強化することを狙っている。

以上述べた活動に加えて、EC 委員会はしばらく前から新技術のより包括的な、より高度の利用を妨げている障害を直接に除去することにも取り組んでいる。これは *SPRINT* 計画の枠内で行われ、この計画は閣僚理事会によってこの三月中旬に、一層強化された形態による向う5年間の延長が決定された。9千万 ECU の資金投入によって *SPRINT* は次の五つの重点目標による技術革新と技術移転の直接的助成を図るものである。すなわち、(i) 中小企業間の新技術分野における国境を挟む協力の実現、(ii) 国別技術革新助成政策の総合的調整 (Konzertierung)、(iii) 新技術に関する国境を挟む情報、(iv) 地域的技術革新構造基盤の助成、(v) ヨーロッパ次元での技術革新の領域におけるモデル計画による新技術感応力強化 (Sen-

23) *Specific programme for the dissemination and utilization of scientific and technological research results (Valorisation et Utilisation pour l'Europe)* [1989-1992]

sibilisierung) である。

第一の計画領域である超国家的協力は、国家次元の既存の技術革新構造基盤を全ヨーロッパ的に広げていこうとするものである。*SPRINT* はこれまでに約90の超国家的協力の音頭をとることによって、EC の300以上の機関を相互に結びつけた。この網組織の具体的成果はたとえば200以上の国境を越える技術移転計画に反映している。

SPRINT 計画の第二の重点である超国家的協調は、国家的技術革新政策のより密接な調整をもたらし、これらを必要ある時は超国家的あるいはヨーロッパ的要素によって補完しようというものである。たとえば工業意匠の分野で EC 意匠賞が創設され、これは1988年2月に初めて授賞が行われ、技術革新過程における意匠観念を一層鋭敏化することに貢献している。技術革新管理と工業的所有権の分野においても、*SPRINT* 計画によってこのようなヨーロッパ次元の協調が図られた。これとの関連でたとえば *PATINNOVA '90* を挙げることができよう。これは特許制度による技術革新助成の諸問題に関する最初のヨーロッパ技術会議で、来年5月にマドリッドで開催される。

SPRINT の第三の目標は新技術およびこれに関連する諸問題に関する全ヨーロッパ的情報の改善である。この計画目標を二つの例を挙げて説明しよう。翻訳と通訳にかかる必要経費の一部を負担することによって、*SPRINT* は当初国家の枠組で構想される技術会議を「ヨーロッパ化する」ことを援ける。第二の例は *ICONE*²⁴⁾ 計画に関するもので、これにより *SPRINT* 計画の枠内で、国家的標準をこれに相当するヨーロッパ的あるいは国際的標準と対応させる対照表 (Index) が作られた。このようなやり方で、中小企業は外国市場に参入する際に緊急に必要な困難な追加的開発研究 (Nachforschungen) を、いまや省くことがで

きるのである。

第四の目標は、経済的發展段階のために不利な状況にある EC 内諸地域における技術革新構造基盤の改善に関するものである。この計画目標はとりわけ EC の地中海諸国 [ギリシャ、スペイン、ポルトガル] のために存在する。

第五の目標、すなわちモデル計画の枠内では、新技術のより広汎な普及のために EC 次元で指標的性格 (Signalcharakter) を持つような計画ないし EC 委員会からの構造基盤援助により、技術革新を国境を越えて促進することに資するような計画が、助成されることになった。

(7) *Jürgen Rosenbaum* : EC 委員会による
国境を挟む通信の促進 (要旨)

通信とコンピューター技術の収斂は加速的リズムでヨーロッパの工業的、社会経済的構造を変えている。情報技術の革命は三領域における驚異的發展の成果である。すなわち、(i) ME (半導体素子)、電話網のデジタル化 (伝達や翻訳等の諸機能のための「コンピューター語」の使用)、新伝送技術 (光ファイバー、衛星等) である。

通信とコンピューター技術の収斂は、伝統的に規制された分野である通信分野と規制下に置かれなかった分野であるデータ加工分野との対立を激化している。したがって規制領域と非規制領域との境界が新たに規定されなければならない。明確な境界線と通信網利用条件との規定は EC にとって絶対に必要である。

1992年12月31日までの EC 域内市場の実現を睨んで、EC 委員会はそれゆえ1987年に『通信用役と通信機器との共同市場の発展に関する緑書』を発表した。これは EC における通信のための秩序政策的枠組の諸原則を含んでいる。全ヨーロッパ的行動はとりわけ三つの理由から必要である。(i) 工業協力は一つの市場において意味のある規模 (Größenordnung) で行われなければならない、(ii) 新しい通信業務にはヨーロッパ次元が保証されなければならない (これはとりわけ全ヨーロッパの有線、衛星テレビに該当する)。(iii) 通信、データ加工、通

24) *Comparative index of national and European standards (Index comparatif des normes nationales et européennes)*

信媒体の新しい経済次元はこの分野においても EC 条約の完全な適用を必要とする。遅々として進まない新しい秩序作りは、新しい通商障壁が技術的形態であれ規制の形態であれ、商品、用役流通に対して設けられるような結果になってはならない。

『緑書』による提案の基本性格は以下のよう
にまとめることができる。(i) 端末機市場の自由化と通信業務の一層の自由化, (ii) 電話行政の国家権力機能と経営機能との分離, (iii) 電話行政当局により他の供給者に対して課される開放的通信網接続 (offener Netzzugang) のための明確な規則の制定, (iv) 一般的費用動向が電話行政当局の公共的用役契約と合致するものであるかぎり、これに電話料金が従わなければならないという原則の明文化。

(8) *Antonio Cabrera Santamaria* (EC 委員会地域政策総局): 補論

単一ヨーロッパ議定書 (Einheitsakte) によって EC 加盟国は、EC が直面している内的、外的試練に照らしてより高度の統合を、とくに経済的、社会的分野において促進するために具体的目標を設定した。すなわち域内市場と経済的、社会的結合 (Zusammenhalt) という両目的は、EC 委員会にとり相互に切り離すことのできないものであり、別々に達成することは不可能である。この結合は格別新しい観念を含んではいない。共同経済空間、成長、結合はすでにローマ条約の中で挙げられている目標なのである。

1960年代の成長期においてすでに確認されたように、個々の地域間および加盟国間の経済的、社会的相違の縮小は、大市場において生み出され維持されるような成長によってのみ可能となるということは明らかである。他面この相違の維持と拡大は社会的、政治的緊張関係の淵源をなすものであろうし、それは共同経済空間の実現とヨーロッパの建設を妨げるものとなろう。

それゆえ加盟諸国は全共同体の調和のとれた発展を促進し、その結合を強化することを自己の義務となした。単一ヨーロッパ議定書とともに

に EC はこの目的を達成するための具体的手段を獲得した。(i) 第一に制度上の措置 (institutionelle Anordnungen) が問題となる。これはとりわけ多数決制 (Mehrheitswahlrecht) を復活し、またヨーロッパ議会との協力によって EC の決定過程により強い作用を及ぼすことを可能ならしめるものである。(ii) 高度技術分野におけるヨーロッパ外部との競争によってもたらされる試練に対して、EC は技術分野における基礎研究、開発政策をもって立ち向かっている。この政策はヨーロッパ工業の科学的、技術的基盤を改善すべきものである。(iii) わたくしたちの生活の質ばかりでなく、未来の世代、またわたくしたちの経済成長の可能性にまで影響するような、無数の、時には衝撃を与えるような環境破壊に対する対応として、ECは環境保護に資するその活動を強化するための道を歩き出した。(iv) EC [政策] の社会的範囲 (soziales Ausmaß) も同じく確認されている。一方では労働条件、健康保護、社会保障が問題にされ、他方で労資間のまた労賃契約に関する対話が一層重ねられなければならない。

しかし単一議定書で規定されている他の方策も強調されなければならない。(i) 安定し良好なマクロ経済的枠組を保証するために、各加盟国の経済政策が協調されなければならない。この点に関して1988年の委員会による年次経済報告は、為替相場、物価上昇率、成長率に関して、現在の基本的経済動向が良好な見通しを与えてくれていることに注目している。しかし諸加盟国は自国経済の主要な構成部分、とりわけ財政と国際収支との均衡を損わないように注意しなければならない。(ii) この外、単一議定書は域内市場における共同政策が結合の目的を考慮し、その実現を図らなければならないということを示唆している。これから導き出されることは、とくにこの政策の地域作用の分析が制度化された規模をとり、またさらに深化しなければならないことである。(iii) EC の最貧地域が域内市場から大きな利益を得、その成長が EC 平均を超えるように十分な協力態勢を整えることが

肝要である。この課題のために構造基金 (Strukturfond) がきわめて集中的かつ有効に充当されるだろう。(iv) それゆえ、生産投資と富および雇傭の場の創出とに真の刺戟を与えるために、構造基金の資金と介入方式とが改良されなければならない。かくていくつかの地域は EC の他の地域より高い成長率によってその後進性から脱け出し、域内市場の活力から十分に恩恵を蒙ることができるだろう。

単一ヨーロッパ議定書に従って、EC はその介入 (Intervention) を一層協調的なものにするように、またそれだけ強い作用を及ぼするように、すべての構造基金の改革を開始した。この問題はまったく最新のものである。1989年1月1日にこの改革が発効したからだ。これが目指すものはきわめて重要である。構造基金のこの改革と活動の成果に、市場が十分に機能するか否かが、またヨーロッパの統合がある程度かかっているからである。

1989年1月1日以降の構造基金の行動大綱はすでに1988年6月以来知られていた。この時点で閣僚理事会が、構造基金相互間のまたヨーロッパ投資銀行や他の現存する金融機構との、協調と有効性という課題に関する規則 (Verordnung) を発した。実際の介入、協力様式はこれら三基金に関する共通措置 (Anordnung) を含む (協調、手続) 並列的規則 (horizontale Verordnung) の形態および各基金の特殊規定 (介入対象、様式) に関する三つの垂直的規則 (vertikale Verordnung) の形態をとって確定された。

こうして1989年1月1日以降 EC の三構造基金 (FEOPA-Orientation²⁵⁾, Sozialfond²⁶⁾,

FEDER)²⁷⁾の活動は次の EC 大原則に従うことになる。(i) とりわけ構造基金の有効性が問題であり、それは単一議定書の中で明言されている。この観点から基金の課題が限定されている。その協調形態が決められ、共通の介入手続が規定されている。これらの諸措置 (Anordnung) は全体として、地域団体と該経済分野に対する投資の理解と実施 (Zugang) を容易にするものでなければならない。(ii) 資金は倍加し、したがって1987年の70億 ECU から1993年の140億 ECU に増大し、しかも三つの基金すべてに該当するので1993年の EC 財政の25%を占めるであろう。(iii) 基金による介入はいくつかの優先目標に限定される:(a) 後進地域の構造的発展と適応が FEDER, 社会基金, FEOPA-Orientation によって助成されるべきである。(b) FEDER と社会基金の介入によって、とりわけ工業衰退に陥っている諸地域が変えられるべきである。(c) 長期失業は社会基金の介入によって克服されなければならない。(d) 若年層の就業が社会基金の介入によって容易にされなければならない。(e) 農業政策の改革に関しては, FEOPA-Orientation の介入によって農業構造の適応が速められなければならない。FEOPA Orientation, 社会基金, FEDER の支援によって非都市地域の開発が促進されなければならない。(iv) これらの投資の計画と実施は三段階の過程を踏んで強化される。まず諸加盟国はそれぞれ開発計画あるいは地域改造計画あるいは非都市地域開発計画を呈示しなければならない。この中で開発措置と基本方針が確定する。これらの計画は EC 委員

、し、勤労者の労働条件と生活水準の改善のための資金を拠出している。

25) *European agricultural guidance and guarantee fund* (Fond Européen d'Orientation et de Garantie Agricole) この「ヨーロッパ農業指導保証基金」は普通英語表記の頭字語として EAGGF が使われる。EC 諸政策の中でも最重要の共通農業政策 (CAP Common Agricultural Policy) の財政保証が、1970年以来 EC 予算によって運営されている EAGGF である。現在この基金は農産物価格支持と農業部門の構造改善支援を主要課題としている。

26) *European Social Fund* (ESF) 1960年に運営を開始し

27) *European Regional Development Fund* (ERDF), *Fond Européen de développement régional* 1975年に創設され、その短期的目標は EC 内の開発が遅れた地域の投資の支援と失業の減少に、長期的目標は「富裕」地域と「貧困」地域にある、著しい経済的、社会的較差の解決により各地域内に均質性を育てることにある。「貧困」地域とは、主として農業に依存する地域 (とくにギリシャ、南部イタリア、アイルランド) と基幹産業 (とくに石炭、鉄鋼、繊維、造船) に構造的問題を抱える地域である。

会、加盟国、該地域当局相互間の交渉基盤となろう。EC による支援計画が策定され、この中でもっとも重要な介入点と数年間継続する資金計画が確定する。この基礎の上に EC は申請を行った諸加盟国に対して、とりわけ相互に関連し、相互に補完し合うすべての諸手段を総合するような行動計画の形をとって、EC 内の競争に曝すか否かについて決定する。(v) これらの新しい規則によって真の協力関係 (Partnerschaft) が可能になり、これによって局地的、地域的官庁が諸加盟国および委員会と協力しながら地域開発に一層貢献できるのである。様々な行動の準備、決定、適用、評価の様々な局面をこの協力関係が規定するのである (eingreifen)。

当然に上述の諸原則は全体として FEDFR の介入 (Intervention) にも適用される。FED-ER の増強速度は三基金のそれに従う。それにもかかわらず FEDER 介入の様式と目的は、二、三の特徴と新味を持っている。

地域政策の根本的目標は調和 (Übereinstimmung) を促進することにある。その際生産投資の意義を考慮するならば、この種の投資のためにより多くの資金が準備されなければならない。しかし従来は全支出の90%が構造基盤に向けられていた。いまや経済的に意味のある構造基盤に努力を集中し、十分に利用されることのない構造基盤に対する資金投入を避けることが必要である。この兩種の投資の均衡は C. C. A. [正式名称不詳] 交渉を通して図られなければならない。

生産投資が問題になっているので、改革は諸援助計画への同時的資金投入の制度を導入した。この制度の長所はこの援助計画の様式に関して加盟国と交渉することを許し、したがってこの分野において実施されうる政策 [に関する交渉を] も可能にすることにある。委員会は援助計画がとりわけ次の諸問題に対する解答を見出すことを期待している。(i) 中小企業に対してこの援助を保証すること。なぜならそれは事実雇傭の場を創出するからである。(ii) 現物的投資

への援助と並んで、中小企業に集中的に行われとくに市場調査と企業相談による援助がある。

(iii) これらの同次元の相異なる援助形態の利用者が、自分自身で援助形態を選択できるものとする。(iv) 全支出の増加の結果として生み出される共同行動の追加的効果。

投資形態はより大きな効力を持つものでなければならない。このことは、関連し補完し合うすべての手段を包括する行動計画を一般的に推進することになるような、小計画の課題の中に現れている。さらに他の介入形式も規定されており、それは援助計画への同時的資金投入の要請に応え、企業家の投資需要に一層良く応えるものである。局地的次元の経済開発、振興に関っている組織に対する包括的補助が問題なのだ。局地的発展を促進する行動 (Aktion) には特別の関心が払われた。この行動 (Annäherung) は諸地域がどのような自然、経済、人間様式をとろうと、とりわけ自分自身の手段でもってやっていかなければならないという確信から出発している。このような手段を見出し、活用し、再評価することが重要なのだ。FED-ER 基金は、したがって地域に内在する可能性に関するいわゆる再評価措置 (Aufwertungsmaßnahme) を全体的に資金援助するだろう。これによって中小の、競争力に富む企業の網が生まれ、強化されるはずである。この枠内で規定されていることは、これらの行動の実現と管理が前述の全補助金を受けた「地域開発事務所」(Stelle für regionale Entwicklung) の如き中間組織に任せられるということである。

この外にも FEDER 基金によって、局地規模の地域開発に関する各種の行動が資金供給を受けることができよう。それは空間秩序に対する諸加盟国の責任を引き受けることを狙っているのではなく、国家次元での構想と行動のより大きな意義を考慮し、より優れた協力を促進することを目的としている。これらの行動は、調査、試験的計画、広汎な経験交換の形をとり、三つの面から行われている。すなわち、第一に通信制度における大規模構造基盤の影響、また、域

内市場が諸活動の局地化に及ぼす、あるいはヨーロッパ領域の投資 (Verwendung) の展望が及ぼす影響に関しての分析による空間秩序によって、第二に国境地域における特殊諸問題の解決に関して、最後に経験交換と地域内協力とによってである。

これらの措置の総合によって、EC は諸地域を実効ある形で支援し、これらに域内市場から生まれる活力を利用させることができると信じている。諸加盟国はこの過程に決定的な寄与を果し、とくに十分に協調され安定した経済政策によって貢献しなければならない。

Ⅲ 連合創設40周年式典

(1) N. バインコーファーの挨拶

〔このシンポジウムによって〕当連合はこれまでの活動を確認しえたばかりでなく、とりわけ今後の活動のための指針を得た。その指針はすべてを試みるのではなく、当連合が立派に解決できるような課題に集中することであり、それで十分だ。

交通は当初から活動領域であった。諸問題のすぐ近くにいることによって、わたくしたちは政府当局よりもより明確に細部を見、現実迫る解決案を練り、これを政府に提示し、あるいは多くの場合自ら実践することができるのだ。間もなくきわめて重要なことが実現する。マイン-ドーナウ運河によって北海から黒海に至る3500 km の水路が生まれ、またローヌ河による地中海までの水路建設も着々と進んでいる。わたくしたちは声をはり上げ、北海、黒海間の航路の最終的完成のためにはなおいくつかの重要な区間が欠けており、したがってシュトラウビンク-フィールスホーフエン間およびウィーンより下流のドーナウ河を協定された水深にまで浚渫し、またライン-ローヌ運河建設も重要であることを強調しなければならない。

当連合は構造基盤の点からしても秩序政策の点からしてもヨーロッパにおける共通の調整された (abgestimmt) 交通政策の欠如を遺憾とし、用役の自由に対する新たに生み出されつつ

ある障害を除き、EC と EFTA の内部で技術的規格が調和するように、己の活動領域に関して、己自身の声を上げなければならない。

わたくしたちは鉄道を重要で環境親和的輸送手段であると認め、TGV のような強力な列車を歓迎する。しかし一つの統一された輸送組織としての鉄道当局の行動 (Agieren) だけが、成長しつつある市場の要請に応えられるのだと強調したい。単一のヨーロッパ鉄道がなければならない。この鉄道がスイスとオーストリアとを含まなければならないのは明瞭である。しかしそれだけでは十分でない。この統一はすべての輸送現象を含むものでなければならない。相異なる輸送手段、内水航行、鉄道、道路交通、さらにまた航空を一つのものに総合していくことだけが、増大する輸送需要に対応するすべなのである。これらすべての輸送手段の有機的融合 (Verknüpfung) だけが、一つの域内市場からの増大する要請に応えることができるであろう。

交通に該当することは他の課題にも該当する。すなわち、技術移転、通信、経済的可能性と調和した環境保護、国境を超える協力促進のためのすべての措置、これである。

〔このシンポジウムで〕将来のための特別の課題として挙げられたのは、協力を求め合っている企業のための交流日および交流取引所である。その際これらは通信および通訳業務によって補完されるべきである。さらにとりわけ技術移転の促進も挙げられた。この点では会議所は EC 委員会の支持を期待しうるし、学術機関の協力の下にその活動領域を EFTA 地域に拡張するべきであるが、この点で当連合は仲介的役割を果たすことができよう。

当連合は当初からヨーロッパの大経済連合である EC と EFTA をつなぐ鋸とみなされてきた。ヨーロッパ諸国の協力のためにここでなされたことをわたくしたちは感謝の念をもって認め、またすべてが一時に統合されうるものではないことを知っている。しかしわたくしたちはこの点でも、ヨーロッパ会議のようにより大きな単位を求めて呼びかけることを自己の使命

とみなしている。近年の当連合の課題の展開は、とくに明瞭にこの二つのヨーロッパ経済連合の領域を超えて作用を及ぼすに至っている。

(2) *Berndt Olof Johansson* (EFTA 事務次長)

EFTA 事務総長 *Georg Reisch* の挨拶をお伝えできることを嬉しく思う。EFTA は貴連合の七加盟国の一その中の二国すなわちスイスとオーストリアは当連合の構成員なのだが一地域間協力の促進のための努力を喜びをもって認めている。EFTA は来年30周年を祝う。1960年5月にストックホルム協定が発効したからである。その前文はきわめて明白に当組織の目的と存在理由を説明している。曰く、「交流の障害を除去し EC 加盟国と一層密接な協力を発展させることを目的とする、多国間連合の導入を促進すること。」この意味において EFTA はほぼ30年間 EC と、一方では EFTA 自身の行動および〔他方では〕加盟国による諸条約 (Vexträge) によって協力してきた。

EFTA および EC の加盟国相互間の自由な商品流通は1984年初に最終的かつ完全に実現した。それ以来わたくしたちは同年のルクセンブルクにおける EFTA, EC 加盟国の閣僚会議の声明に依拠している。それによって多数の非関税障壁を除去することに成功したばかりでなく、貿易上の手続きを調和することができた。この二例はあなた方すべての日常業務に役立つわたくしたちの具体的な成果を示すものである。EFTA と EC との協力はほとんどすべての生活領域に拡張している。さらにまた商業、環境問題、教育分野における協力に関する諸問題が、先月オスロで会議を行った EFTA 諸国の政府首脳から積極的に受け入れられた。かれらは〔EC 委員会の〕ジャック・ドロール委員長がここストラスブールのこの会議場で行った提議に従ったのである。わたくしたちの目的は最重要の貿易相手との協力の実効性を高めるために、共通の決定組織と行政組織を形成することである。EFTA は EC の輸出市場として日本とアメリカを合わせたよりも大きな比重を持ってい

る。

(3) *Frans H. J. J. Andriessen* (EC 委員会副委員長) : ヨーロッパはどの途を行くのか?

EC はその境界を超える一つの「ヨーロッパ経済空間」(ein europäischer wirtschaftlicher Raum) を創出するための諸条件を追求している。これはとりわけ EFTA 諸国に対して当てはまる。わたくしたちはすでに一つの自由貿易地域を創出し、協力し合うことを固く決意している。ヨーロッパ経済空間が実現すればこれは拡大され、EFTA 諸国に対して可能な限り統一的基盤が創り出されなければならないであろう。さらに忘れてはならないことは、EC が自己の統合強化を課題としていることである。1986年の〔単一〕ヨーロッパ議定書 (die europäischen Protokolle) と1989年のブリュセルにおける首脳会議で採択されたドロール計画とはその礎石になる。EC の長、中期目標は次の順列でまとめることができる。

① 一つの統一権力のための計画を実現するには今後さらに大きい努力を必要とする。今後さらに作成されるべき方針では政治的に困難で技術的に厄介な諸問題が扱われる。租税調和の分野では、いくつかの問題を挙げてみるならば、居住法や会社法が確立しなければならない。十分に機能する統一市場が、自由な貨物流通を生み出す全ヨーロッパ的輸送政策に基いているのは自明である。輸送分野においては道路交通、河川交通、航空のどれが問題になろうとも、交通に関するすべての関係者の十分な協力が必要である。こうして初めて EC 内の全地域間の高速で、安全、経済的な輸送が保証されるのだ。基礎研究と技術を志向する政策の執行は今後のために不可欠の前提である。これは分裂した市場ではなく共通市場が構築されなければならないことを含意しており、その目的は競争力と技術発展とを保証することなのである。ヨーロッパがこの機会を見過してしまうならば、世界規模の発展に立ち遅れてしまうであろう。ヨーロッパが制限された小市場に分裂したままでい

るならば、その結果として基礎研究と製品開発は低水準に留まるだろう。ヨーロッパはその基本需要に応えることができないからである。これに対する唯一つの解決策は費用を賄うに足る大量生産 (Serienfertigung) を伴う、内部に開かれた大市場なのである。共通市場に対しては数字では表わせないような潜在的利益がむしろ問題だ。

② EC は約1500万人の失業者を抱え、これは就業人口の約10%に当る。EC は共同市場完成までに有力な手段の助けを借りて失業と闘うための特定の措置を講ずる。域内市場のお蔭でヨーロッパ住民はすでにいまから、90年代初には失業率が年率約1%減少することを期待してよい。その外1992年頃に予想される地域計画資金の倍増のお蔭で、EC は強力な手段を行使することができ、それは問題とされている集団の就業可能性を間接的に増大し、また若年労働者と長期失業者の統合を容易にするはずである。このような手段によって労働力の教育水準、条件に恵まれない地域における構造基盤の開発、投資条件等が改善されることになっている。

③ この目的は EC 内部の堅固な結合の必要性と密接に結びついている。すなわち、恵まれた地域と恵まれない地域が相互の連帯を十分に認識しているような、一つの共同体が創出されなければならないということである。経済的、社会的関連は調和的發展と地域的不均等の縮小を目的としている。相異なる地域における所得の相違はとりわけ投資と生産性の後退を惹き起すのだ。今後はわたくしたちの資金の倍増のお蔭で、地域基金および社会基金の最適利用が決定的要素となる。

④ わたくしたちにとって他のきわめて重要な点は環境保護である。共同の環境政策を実現するために、EC、加盟国、地域、管轄当局は、それぞれ自己の責任範囲で無条件に最適の解決策を求めて努力しなければならない。その際各地域に独自の環境上の、また経済上の条件が考慮されなければならない。環境保護の要請に最良の形で応えるために各地域の主体的努力が強調

されなければならない。

⑤ しかし、EC の統一過程はこれらのすでにかなりの進展を見せた計画だけに限定することはできない。通貨、経済体制も統一されなければならない。なぜなら統一された相場の利益が住民や企業から遠ざけられているべきではないからだ。良く引き合いに出される「ドロール委員会」の委員であることはわたくしにとって大きな名誉なのだが、当委員会は通貨連合および経済連合の実現のために基本的進歩を要請することに関する加盟国中央銀行総裁との交渉を開始した。この目的の達成に必要な様々な手をわたくしたちは一致して打ってきた。一つの共通の経済、通貨政策という観念がもはやユートピアではなく、むしろこれが次第に現実のものになっていくことに対する証明でもある。この意味において政治的出発合図を下すことがいまや政府首脳にかかっている。

⑥ 最後にわたくしは委員会におけるわたくしの管轄、すなわち EC の対外関係に関して簡単に述べたい。わたくしはすでに「EFTA加盟国とのヨーロッパ経済空間 (europäischer Wirtschaftsraum)」の創出に関するわたくしたちの目標に言及した。しかしわたくしたちはここで停ることにはできない。できるかぎり東ヨーロッパの隣人たちを引き入れなければならない。これらの諸国においては程度の差こそあれ一連の改革が進行している。わたくしたちはこの展開を近くから刮目しており、政治的、経済的自由化に関する抜本的思考転換 (extreme Tendenzen) から生み出された決定を喜んでいる。これに対してわたくしたちは様々な仕方でも反応し、様々な国に対する関係を強化しなければならない。これによってより自由な発展を目指すかれらの努力が支援を受けることになるのだ。このことはより密接な経済的、経営的協力によって成功すると確信する。これらの諸国の工業生産力を改善するために、わたくしたちはかれらの努力を支持しなければならない。そのためにわたくしたちはハンガリーおよびチェコスロバキアとすでに確定した取極め (definier-

tes Übereinkommen) に、また目下他の諸国と交渉中である取極めに参加しなければならない。

閣僚理事会はこの月曜日にポーランドに特別の注意を向け、経営管理のための教育課程の可能性を検討することを決定した。自由化を支援することと並んで、あらゆる反動的展開を押しとどめなければならない。この意味において EC はルーマニアとの交渉を重大な人権侵害の理由で中断した。

一つの自由な国際的経済空間 (ein freier internationaler Wirtschaftsraum) という目標は、東ヨーロッパとの関係を持つに至って初めてその真の規模に達する。しかしそれは単なる一つの目標に過ぎない。一つの自由な世界市場の実現と発展はわたくしたちと協力相手との福祉にとって計りしれない意義を持つ。EC は GATT 交渉において世界市場自由化のためにそれなりの指導的役割を演じてきた。このことからして EC は最も重要なかつ最も自由な通商相手なのだ。EC は〔相手方に対して〕自らの市場をつねに開放してきたばかりでなく、EC の貿易相手の自由化措置に影響を及ぼしてきた。この方向に向ってさらに歩を進めなければならない。なぜなら保護主義はとりわけわたくしたちにとってもっとも強力な競争相手たる二、三の国々からのきわめて危険な試みだからである。したがってわたくしたちはウルグアイ・ラウンドの交渉相手に、自由な世界市場のためにわたくしたちのように行動することを、またこの協力を具体的措置によって実効あるものにすることを強く要求している。丁度2週間前にわたくしたちは暗礁に乗り上げた。ウルグアイ・ラウンドでの交渉相手が主導権を握ろうとしたからである。1990年末までにわたくしたちは積極的に行動しなければならない²⁸⁾。商品流通のための諸条件の改善は自然に進展するわけではないからである。さらにまた他の諸問題、すなわち GATT 交渉において取り上げられ

なかった農業、用役分野にも手が着けられなければならない。

わたくしたちは「保護主義」の擁護者と目されてきた。これは誤解に基く論文や少からず直接の非難に由来するものである。これらすべてに対してわたくしたちは関わなくてはならない。

最近当委員会は銀行業原則の変更の提案を採択した。これによって相互主義 (Gegenseitigkeit) の概念がより広く規定され、EC がその相手から同等に扱われて、そのために市場に確実に参入できるならば、当方の市場への参入が拒否されてはならないということになった。同時にこのわたくしたちの相手との交渉の際に、相異なる立法措置を平準化することも怠るべきではない。なぜならわたくしたちの銀行法規は世界でもっとも近代化され効率的なものの一つだからだ。このことは EC が進歩的で開放的政策を行うことを証明する。域内市場は内部の企業にとっても外部の企業にとっても多くの可能性を提供するものである。この可能性は利用されなければならない。

(4) *Louis Jung* (ヨーロッパ会議議員協議会 議長 [Präsident der Parlamentarischen Versammlung des Europarates])

1967年以来貴連合はヨーロッパ会議における諮問機関としての地位を保っている。この地位はわたくしたちの二つの組織の自然な接近を眼に見える形で確認させた。5月5日にヨーロッパ会議は40周年を祝う。その際多くの行事が催されるが、もっとも重要なのはフィンランドの加盟であり、これによって加盟国数は23となる。閣僚委員会 (Ministerkomitee) と議員協議会とはすでに数カ月も前からヨーロッパ会議の将来の役割を再検討してきた。わたくしはとりわけ EC がヨーロッパの構築で見せた進歩と、東西関係が開いてみせた新しい展望を念頭に置いている。わたくしは和解のヨーロッパの建設を助けた一介の労働者である。わたくしはこのヨーロッパをしばしば宥恕 (Vergebung) のヨーロッパとも呼んでおり、それはフランスとドイツの和解を基礎としている。しかし今日で

28) 周知のようにウルグアイ・ラウンドは1990年12月に中断され、1991年2月に年末までの基本合意達成を目標にして再開された。

は、またそれがヨーロッパ会議の一つの目標でもあるのだが、ヨーロッパ諸国民の全体のために努力することにも成功すると確信している。7月6日にこの壇上からゴルバチョフ氏がヨーロッパの発展について語ることになっている。

ヨーロッパ会議の課題はきわめて政治的でありかつ人間的であり続け、民主主義とくに人権の擁護と強化とに集中するだろう。しかし、ヨーロッパ会議は、とりわけ議員協議会は経済発展の諸問題を社会的成果の絶対に必要な鍵として取り組んでいる。それゆえ当協議会は貴連合の活動を大きな関心をもって注目している。当組織は貴連合の経済人たちの活力に信頼を置いている。一つの社会における富の公正な分配はこの富の創出を前提とすることをもわたくしたちは知っている。

〔フランス国民議会議員として〕わたくしは30年以上にわたって基本的にはアルザスの利益を代表してきた。そして昔からライン-ローヌ運河の熱心な提唱者であることをも申し上げたい。民主主義の社会においてはよりすぐれた知識を持つ専門家が探し出されなければならず、またかれらが多くの事案がなぜ実行に移されないかを学問的に説明してきかせることを遺憾とする。私見によればこれらの事業が経済を発展させ、とりわけ失業と闘うための最善の解決策であるにもかかわらずである。ライン-ローヌ運河にヨーロッパ投資銀行を通して資金を供給しようとの、わたくしの提案に対する「否」という烈しい声がまだ耳に鳴り響いている。国家的事業に外国資金を投入することは考えられないと人は言ったものだ。幸いなことに時代は変わった。とはいっても今日の今日なお異論はある。わたくしたちはフランスの電力料金が安いにもかかわらず、ヨーロッパに多くのものをもたらすはずのものを実現するために、キロワット時当たり1ペニヒだに上げることは一度として認めようとしなかった。

アルザスは今日なお周辺部にあるが明日のヨーロッパでは一つを中心点となり、ストラスブル、この和解の象徴はヨーロッパの首都と

して繁栄するだろう。わたくしたちの地域は一つの EC 加盟国〔ドイツ〕と一つの非 EC 加盟国〔スイス〕との国境を持つことによって境界と断絶の一地域に留まってはならず、経済的、文化的、政治的接近において一つの役割を演じなければならない。国境を越える協力に支えられて商業が促進され、若年層の職業教育と教育の将来にとって決定的な諸分野もこれに含まなければならない。アルザスが統合により、ドイツとスイスの国境地域にとってより活力に満ちた協力相手となることを強く願っている。1992年〔末〕の域内市場はこのために有利に作用するであろう。

しかし一つの岩礁が注意深く回避されなければならない。あなた方はそれを自覚している。EC 加盟国と非加盟国との間の新しい境界の発生が問題なのだ。様々な機構の尊敬すべき代表者たちが今朝、その逆となることを約束してくれた時わたくしは喜んだものである。なぜなら、1992年〔末〕の域内市場の完成がヨーロッパ〔内部〕の隣人たちに対して閉ざされた一つのヨーロッパ砦の建設と受けとられるようになるならば、それは疑いもなく歎しいことだからである。ヨーロッパ会議のわたくしたちはそれを感じている。わたくしたちは〔これとは異った〕方向に進んでいかなければならないことをわたくしたちすべてが自覚しており、あなたがたに確約できることは、ヨーロッパ会議が可能なかぎりのヨーロッパの連帯を守り抜くために、できるかぎりのことをなすであろうということである。その場合に、当会議はその立地する地政学的空間 A 23 が、ヨーロッパの構築において経済的、社会的次元に影響を及ぼす一つの決定的要素であるという前提に立っている。

わたくしたちは共同声明を〔ドイツ語で〕起草した。それをここで読み上げ、次で貴連合会頭とわたくしが署名することをお許しいただきたい。

共同声明

1949年に十カ国がヨーロッパ会議規約に署名

した。1989年5月5日にフィンランドがこれに加わった。これによってヨーロッパ会議は23のヨーロッパの国会を包摂する。その目的は以下のごときものである。すなわち、「より密接なヨーロッパ連合のために努力し、議会制民主主義化を守り、福祉を向上させ、人権を強化すること」。

戦後の和解の象徴として、フランス国境にありアルザスの主都ストラスブールをこの組織の本拠とすることが決定された。

同年にライン河、ローヌ河、ドナウ河流域西ヨーロッパ商工会議所連合が設立された。今日ヨーロッパ会議七加盟国からの89商工会議所がこれに加盟している。

この国際的連合はその常設事務局をストラスブール商工会議所に置いており、次のことをその課題としている。「ライン河、ローヌ河、ドナウ河、その支流、またこれらに接続するドイツ連邦共和国、ベルギー、フランス、ルクセンブルク、ネーデルラント、オーストリア、スイスの水路の流域における経済発展を促進すること」。

したがって同時点に政治家と経済人が、諸国民の協力を強化し、平和と連帯と福祉のために永く努力することを決定したのだ。

1967年にヨーロッパ会議は、経済発展と国境を挟む協力に関する同連合の活動に基いてこれに諮問機関としての地位を付与した。

40周年を契機としてヨーロッパ会議と同連合は、双方の目的が補完し合うことを確認し、ヨーロッパ構築に新しい推進力を与えるために両者の協力を強化したいと願っていることを厳粛に声明する。

ストラスブール、1989年4月28日

ルイ・ユング

ノルベルト・バインコーファー

Ⅳ 解 題

本稿は資料紹介が目的なので、紹介の過程で自ずと浮かび上がってきた問題点について立ち入った分析を加えることは別稿に譲らなければ

ならないが、現在の西ヨーロッパにおける政策構造を理解する上できわめて重要と思われるいくつかの点を挙げておきたい。

(1) 何よりもまず強調されるべきことは、政策過程の第一段階としての構想段階 (*Konzeption, Planung, Leitbild, Zielvorstellung* 等) における、地域団体としての商工会議所の主導性の発揮ぶりである。ヨーロッパで最も由緒のある資本制企業家団体としての商工会議所が、19世紀後半にはいり国民経済次元の統合の進展とともに、業種原理に基く業界団体に政策的影響力を次第に奪われていったことはすでに指摘されているところである。しかし、EC を核とするヨーロッパ経済の統合の進展により経済国境の意義が相対化され始めるとともに、地域原理に基く商工会議所の独自性が影響力を取り戻し始めたように見える。そのような商工会議所の国境を越えた協力機関としてのライン会議所連合が、いわゆる非政府組織 (NGO) であるにもかかわらず、ヨーロッパ会議の諮問機関としての地位をつとに獲得していることは、広義の政策過程における商工会議所の重みを端的に表わしていると言えよう。

(2) ヨーロッパ経済統合の進展による国境の意義の相対化は、これまで「辺境」であった隣接空間の新結合による新しい地域形成をもたらした。これは本報告では、*Grenzregion, Grenzgebiet, Grenznahe Region, grenznaher Bereich, Grenzraum, Großregion, Dreieckland, regio, Grenzregio, Euregio* 等と呼ばれ、その具体例として、*Rhône-Alpes, Alpen-Adria, Arge Alp, Regio Basiliensis, Grenzregio Rhein-Maas-Nord* 等が挙げられている。従来、ヨーロッパの地域問題は国境線に囲まれた空間の内部の地域に焦点が合わせられてきたが、今後はこれとともに国境に跨る地域も確実に政策関心の対象となるであろう。しかしそれはまったく新しい地域範疇の生成を意味するものではない。地政学的にも経済的にもその実現が当然とみなされる潜勢的地域形成力を、これまで抑止してきた政治的分断線の意義が低下した

というに過ぎないのである。しかし現象に即して言えば、ヨーロッパ次元の経済統合の進展がかえって地域分化の新しい形態を生み出すという、逆説的効果を見無視するわけにはいかないであろう。

(3) ライン商工会議所連合が EC と EFTA の鏝の役割を果しているという自負を持っていることに、少からぬ論者が触れている。本シンポジウムに接して新たためて認識させられることは、政府組織であれ非政府組織であれ、それぞれ構成員が部分的に異なるヨーロッパ組織が重畳しているという事実である。ヨーロッパそれ自体はまだ理念的存在でしかない。制度化されたものとして現実に存在するのは、ヨーロッパ共同体 (EC, 加盟国12), ヨーロッパ自由貿易連合 (EFTA, 同 6), 北大西洋条約機構 (NATO, 同16ただしアメリカ, カナダをも含む), 西ヨーロッパ同盟 (WEU, 同 9), ヨーロッパ安全保障協力会議 (CSCE, 同35ただしアメリカ, カナダをも含む), ヨーロッパ会議 (CE, 同24), ライン会議所連合 (七カ国89会議所) 等としてのヨーロッパだけであり、しかもこれらの外延は完全に重なり合うものではない。したがってこれらの諸組織間には一面で競合関係が発生するが、他面では補完関係も生み出されていることが軽視できない。各組織の内力に固有の偏倚性がある他組織からの外力によって相殺され、同時にまた各組織が他組織に対していわば鏝効果を発揮し合うような、諸組織の重層性そのものが実は理念的ヨーロッパにすでにかなりの程度の実体性を附与していることは、注目に値する。今後十分に予想される東アジア経済統合の議論に際して、この西ヨーロッパに独自の幾重にも組織論的担保をめぐらした統合構造は、きわめて示唆に富むと言ってよからう。

(4) ここで、そのような組織の一つであるにもかかわらず、日本では EC ほどには知られていないヨーロッパ会議 (Council of Europe, Conseil de l'Europe, Europarat) について、当会議発行資料に基いて紹介しておこう。Council に対する定訳が無いため、この組織にも

様々な訳語が当てられているが、本稿では「ヨーロッパ会議」と訳す。当会議は1949年に設立され、1991年3月現在加盟国は24に達し、第二次大戦後最古かつ最大の純ヨーロッパ政治機構である。加盟国は、ベルギー、ドイツ、デンマーク、フィンランド、フランス、ギリシャ、アイルランド、アイスランド、イタリア、リヒテンシュタイン、ルクセンブルク、マルタ、ネーデルラント、ノルウェー、オーストリア、ポルトガル、サンマリノ、スウェーデン、スイス、スペイン、トルコ、ハンガリー、連合王国、キプロスである。東ヨーロッパ圏初のハンガリーは1990年11月6日の定例閣僚委員会で加盟が認められた。なおこの会議にはポーランド、チェコスロバキアがオブザーバーとして参加した (朝日新聞〈大阪版〉平成2年11月7日付)。

当会議の活動領域は軍事を除くあらゆる社会生活の分野にわたるが、大別すると人権、情報媒体、社会的・社会経済的諸問題、教育・文化・スポーツ、青少年、健康、自然と環境、自治体・地域、法制の9主要分野を包摂する。当会議の活動成果はとりわけ協定 (Konvention) の形をとり、これは全ヨーロッパ共通立法の基盤となる。その代表的なものは「ヨーロッパ人権協定」(これに基いてヨーロッパ人権委員会およびヨーロッパ人権裁判所が設立された) および「ヨーロッパ社会憲章」である。さらに「ヨーロッパ自治体・地域常設会議」も挙げられる。

当会議の機関は閣僚委員会 (Ministerkomitee) と議員協議会 (Parlamentarische Versammlung) から成る。前者は当会議の最高決定機関で加盟国の外相によって構成され、かれらは半年任期で順次議長を勤める。閣僚委員会会議は年二回開催されるが、その代理者会議は毎月約1週間の会期で開催される。この代理者は通例ヨーロッパ会議に派遣された大使である。閣僚委員会は議員協議会および多数の多国間専門委員会に基いてどのような措置が講ぜられるべきかを決定する。当委員会はヨーロッパ会議の協定および加盟国政府に対する政

政治的基本方針 (politische Richtlinie) を伴う勧告を採択する。当委員会は全ヨーロッパの利益に関する政治的諸問題 (テロリズム, 人権, 南北問題等) を議論する場でもある。議員協議会は各加盟国議会から選出される代表によって構成される。各国代表団の政党構成は自国議会のそれを反映する。当協議会は現在の国際問題を議論し, 世界のあらゆる地域から指導的政治家を招き, この議論に参加させる。当協議会が法律を制定することはないが, 閣僚委員会宛に勧告を行い, これがヨーロッパ会議の政策活動の起点となる。さらに決議 (EntschlieÙung) によって一般的政治方針を提案する。定例総会は年三回開催されるが, この外規則的に会議や公聴会 (Anhörung) を開き, 専門家の意見を聴き一般市民の要求を知る機会としている。なお, 約900名の職員を擁する事務局を置き, 任期5年の事務総長がこれを統括する。ヨーロッパ会議の財政は人口と国民粗生産に応じた各加盟国からの拠出金によって賄われる。住民一人当たりの負担は年間で「一回の市内電話料金程度」だという。

ヨーロッパ会議はストラスブールのヨーロッパ議事堂に本拠を置き, EC のヨーロッパ議会 (Europäisches Parlament) も本会議の際にこの議事堂を利用する。なおヨーロッパ旗 (Europafahne) は青地に12個の金色の星を円周状に配したものであり, 1955年にヨーロッパ会議によって, 1986年には EC によって公式旗として採用された。12個の星数は完全性の象徴であって, 加盟国数を表すものではない。

なお40周年記念シンポジウムの開会と閉会の際にベートーヴェンの第九交響曲第四楽章の主題が本会議場に響きわたり, 出席者一同起立してこれに耳を傾けた。この主題が「ヨーロッパ讃歌」(Europahymne) として使われていることを初めて知ったのだが, ライン河の畔に生まれ, ドーナウ河の畔で大成したこの不世出の大作曲家の創造物は, まさに河のヨーロッパにして生み出しうる大河芸術にほかならないとの感想を, 一人の非ヨーロッパ人としてあらため

て抱いたことを付け加えさせていただきたい。

このヨーロッパ会議についてやや詳細に紹介した理由は, この組織がヨーロッパの政治機構における立法の優位 (Primat der Legislative) を示す好例と思われるからでもある。この立法の優位は, 実は商工会議所活動によって窺われる政策過程における市民的主体性の重要性和無関係ではない。ヨーロッパの政治的風土は日本とも北アメリカとも異なる類型的独自性を見せているのである。

(5) シンポジウム第一日目の主題の枠内で, 西ヨーロッパの交通問題があらゆる角度から論じられた。この議論を通して窺われることは, アルプス横断道路貨物輸送がいまやもっとも深刻な隘路となっているという認識では一致していることである。それは地勢的条件と並んで, EC 地域が非 EC 地域によって切断されている, すなわちイタリアがアルプス以北の EC 地域からみて飛地の位置にあるという事情と, しかもこのイタリアと EC 北部との商品流通が近年急激に増大しているという事情にもよる。このことから二つの問題点が導き出される。第一にアルプス横断交通量の増大は, イタリア経済がいまや一人当たり国民所得においてもイギリスを追い抜いてしまったほどの躍進を続けていることを端的に示すものだが, イタリア経済のこの成長力の源泉はボローニャを中心とする北部アドリア海沿岸部にほかならない。連邦解体の危機に曝されているユーゴスラビア連邦の六共和国の中で, このアルペン・アドリア地域に包摂されるスロベニア, クロアチア両共和国がもっとも烈しく連邦離脱の動きを見せていることは偶然でない。EC 経済の地域的活力がユーゴスラビアに強い作用を及ぼしていることは, 今後のバルカン半島の動向を探る上で注目に値する。第二に, このような状況の中で, はたしてスイスが EC の外に留まっていることができるかという問題である。オーストリアはすでに1989年に正式に加盟申請を行っているが, スウェーデンが1991年6月に加盟申請を行う方針を決めたこともあって, スイスの内部にも EC

加盟の動きが出始めている²⁹⁾。スイスはヨーロッパ世界における永世中立国の原型であるだけに、スイスの動向如何では「中立」概念そのものが変質を迫られざるをえないであろう³⁰⁾。

(6) 全交通体系の中で鉄道の位置づけが揺れていることも興味深い。ただ一定の距離内の旅客輸送においては、また自動車や飛行機と較べてより環境親和的 (umweltfreundlich) 交通手段であるという点では鉄道再評価の兆しが認められる。その際少からぬ論者が指摘する鉄道の弱点は、各国鉄が依然国民経済原理に立脚しており、したがってその経営政策がヨーロッパ統合になじみにくいという点である。それゆえ、ヨーロッパ鉄道は経済効率と環境保護という二律背反に直面しながら、いかにして国民経済の殻を破っていくかという課題を負っていることになる。しかし、鉄道復権の動きに TGV 効果 (これには日本の新幹線技術に迫いつき、追い越したことへのヨーロッパ人の自負という社会心理的要因も働いていることは否めない)

29) 1991年5月現在、スイス国民の約40%が EC 加盟に賛成していると言われる。スイスの動向は EC と EFTA を包括する「ヨーロッパ経済圏」(Europäischer Wirtschaftsraum EWR, European Economic Area EEA) 創設のための EC/EFTA 交渉の進展度と密接に関連している。1991年5月中旬ブリュセルで開かれた両機構外相会議は、結局6月末までに合意達成を先送りすることでひとまず妥協した。交渉難航の原因はとりわけ、①貧しい EC 諸国のための豊かな EFTA 諸国による財政基金の設置というスペイン、ポルトガルの要求、② EC が自己漁業海域に参入することに対するアイスランドの拒否、③ EC の基本権である移動の自由の受入れに対するスイスの拒否、に求められる。なお同時平行的に進められた貨物自動車による通過輸送に関する交渉は最終的に合意に達し、これとの関連で、EC 側5人、EFTA側3人の裁判官から構成される独立裁判所の設立が決定した。スイスはこれまで中立政策堅持のために EC 加盟より EWR 創設を重視してきたが、この交渉の遅れやスウェーデンの EC 加盟申請決定等により EC 加盟に傾き始めたようである。Frankfurter Allgemeine Zeitung, 15. Mai 1991.

30) スイス盟約者団 (Schweizerische Eidgenossenschaft) は1291年結成の「永久同盟」(Ewiger Bund) をその原型とする。したがって1991年はスイス建国700周年にあたる。スイスの永世中立 (permanente Neutralität) は1815年11月のパリ会議において国際法上承認された。森田安一『スイス—歴史から現代へ—』刀水書房1980年、79-91、224-227ページ。

を無視することができないかぎり、陸上交通手段の無制限の高速化に対する疑念が欠落していることを指摘せざるをえない。高速鉄道網建設から新たに発生する膨大な電力需要が発電所増設を必然化し、したがって、たとえ相対的には低度であるにせよ絶体的には環境破壊を重ねることにならないかという問題が重くのしかかるはずという点は、まだ十分に自覚されていないようである。

(7) アンドリーセン EC 委員会副委員長がこの時点ですでに EC と EFTA を統合した「ヨーロッパ経済空間」(ein europäischer wirtschaftlicher Raum) 構想を明瞭に述べていることは興味深い。それだけではない。かれは「一つの自由な国際的経済空間という目標は、東ヨーロッパとの関係を持つに至って初めてその真の規模 (seine wahre Größe) に達する」とまで明言している。かれが東ヨーロッパという場合にソ連を除外しているのか、それともヨーロッパ・ロシアまで含めているのか、またすでに EC 加盟を申請しているトルコ、非同盟諸国の一つである限りで EC ともある程度 of 関係を持ち続けてきたユーゴスラビア、さらにまたようやく1991年にはいって激しく動き始めたアルバニア等も想定していたのかという点は不明である。とまれ、EC 統合、EC と EFTA との統合、東ヨーロッパとの統合という三段階を経てヨーロッパ統合を完成しようとの長期目標が設定されていることは、まず疑いを入れない。したがって、そのような意味での統合ヨーロッパが非ヨーロッパ世界とどのような関係に立つべきであると構想されているのかという点についても、一言触れておかなければならない。

(8) そこで最後に、本シンポジウムの報告者たちが異口同音に表明してみせたヨーロッパ統合への共同意志が、とりわけ日本経済の強化化に対する危機意識からも発していると考えざるをえないことも、指摘しておきたい。日本は明示的もしくは暗示的に度々引合いに出され、時には韓国企業の名まで挙げられた。東アジアで

日本だけが突出した経済強国として立ち現れるかぎりでは、ヨーロッパはこれを例外現象とみなし、したがってその脅威を過小評価する自己操作もまだ可能であっただろうが、韓国、台湾等までが日本と雁行的に経済発展の途を邁進しているという現実から眼を逸らすことができなくなるに及んで、初めて日本経済がヨーロッパにとり現実の脅威として認識されるに至ったとみるべきだろう。その際、広くかつ深い日本市場が輸出依存率の高い西ヨーロッパ経済にとってきわめて魅力あるものとして映っていることも、本シンポジウムでの議論を通して窺うことはできる。しかし、日本市場の龐大な有効需要をより積極的に利用するためにもヨーロッパの経済統合は急がなければならないとの合意はすでにあるとしても、世界経済の主導権をめぐる

西ヨーロッパ、北アメリカ、日本の三つ巴の闘争過程において、西ヨーロッパは北アメリカと組んで日本に対抗すべきか、それとも日本と組んで北アメリカに対抗すべきかという長期的戦略構想が熟しているとはまだ言い難い。それはおそらく、東アジア経済圏なるものが今後どれほど実体性を持つようになるかにもかかっているだろう。北海に注ぐライン河の畔に生まれた諸問題は、すでに太平洋アジアの諸問題と切り離せないものになっているのである。

附記 いくつかの術語の訳し方について同僚の今久保幸生助教授の御教示を得たことに御礼を申し上げます。また、原稿整理を手伝ってくれた経済学部学生、有賀敏之君にも謝意を表する。

本稿は昭和63年～平成2年度科学研究費補助金〔一般研究(c)〕による研究成果の一部である。